ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
76º periodo de sesiones
Punto 23 del orden del día

MSC 76/23
16 diciembre 2002
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 76º PERIODO DE SESIONES

Sección		Página
1	INTRODUCCIÓN	4
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	14
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	15
4	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	21
5	SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS	33
6	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO	51
7	IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE FORMACIÓN REVISADO	52
8	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (informe del 45º periodo de sesiones del Subcomité)	54
9	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (informe del 10º periodo de sesiones del Subcomité)	58
10	LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (informe del 7º periodo de sesiones del Subcomité)	64
11	SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (informe del 48º periodo de sesiones del Subcomité)	66
12	ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS (informe del 45º periodo de sesiones del Subcomité)	72

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
13	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (cuestiones urgentes derivadas del 7º periodo de sesiones del Subcomité)	78
14	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA	83
15	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	86
16	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	86
17	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	92
18	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	92
19	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ	95
20	PROGRAMA DE TRABAJO	100
21	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2003	116
22	OTROS ASUNTOS	116

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 76º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

ANEXO 2 RESOLUCIÓN DEL MSC.133(76) - ADOPCIÓN DE LAS DISPOSICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS MEDIOS DE ACCESO PARA LAS INSPECCIONES

ANEXO 3 RESOLUCIÓN DEL MSC.134(76) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 4 RESOLUCIÓN DEL MSC.135(76) - 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 5 RESOLUCIÓN MSC.136(76) - NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.137(76) - NORMAS SOBRE MANIOBRABILIDAD DE LOS BUQUES

ANEXO 7 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)

ANEXO 8 MANDATO DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO MSC/MEPC/COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA SOBRE LA PROPUESTA DE PLAN DE AUDITORÍAS MODELO DE LA OMI, DE CARÁCTER VOLUNTARIO

ANEXO 9 CRITERIOS PARA ASIGNAR PRESCRIPCIONES DE TRANSPORTE A LOS PRODUCTOS REGIDOS POR EL CÓDIGO CIQ

ANEXO 10 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS CONEXAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

ANEXO 11 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO

ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.138(76) - ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN EN LOS PASOS DE ENTRADA AL MAR BÁLTICO

ANEXO 13 RESOLUCIÓN MSC.139(76) - SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES

ANEXO 14 RESOLUCIÓN MSC.140(76) - RECOMENDACIÓN SOBRE LA PROTECCIÓN DEL ENLACE DE DATOS EN ONDAS MÉTRICAS DEL SIA

ANEXO 15 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA

ANEXO 17 RESOLUCIÓN MSC.141(76) - MÉTODO DE ENSAYO CON MODELO REVISADO QUE SE ESPECIFICA EN LA RESOLUCIÓN 14 DE LA CONFERENCIA DE 1995 SOBRE EL CONVENIO SOLAS

ANEXO 18 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 19 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 20 DECLARACIONES SOBRE EL SUCESO DEL BUQUE TANQUE **PRESTIGE**

1 INTRODUCCIÓN - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Generalidades

1.1 El 76º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 2 al 13 (por la mañana solamente) de diciembre de 2002 bajo la presidencia del Sr. T. Allan (Reino Unido). También asistió el Vicepresidente, Sr. F.S.A.H. El Kady (Egipto). El periodo de sesiones se suspendió de las 09 30 horas a las 12 30 horas el lunes 9 de diciembre, de las 09 30 horas a las 12 30 horas el jueves 12 de diciembre, y de las 14 30 horas a las 17 30 horas el viernes 13 de diciembre, cuando el Pleno de la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima se hallaba en sesión.

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

ALEMANIA
ANGOLA
ANTIGUA Y BARBUDA
ARABIA SAUDITA
ARGELIA
ARGENTINA
AUSTRALIA
AZERBAIYÁN
BAHAMAS
BAHREIN
BANGLADESH
BARBADOS
BÉLGICA
BELICE
BENIN
BOLIVIA
BRASIL
BULGARIA
CANADÁ
CHILE
CHINA
CHIPRE
COLOMBIA
CROACIA
CUBA
DINAMARCA
DOMINICA
ECUADOR
EGIPTO
EL SALVADOR
ERITREA
ESLOVENIA
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS
ESTONIA
ETIOPÍA
FEDERACIÓN DE RUSIA
FILIPINAS
FINLANDIA
FRANCIA
GABÓN
GEORGIA
GHANA
GRANADA
GRECIA
GUATEMALA
HONDURAS
HUNGRÍA
INDIA
INDONESIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
IRLANDA
ISLANDIA
ISLAS MARSHALL
ISRAEL
ITALIA
JAMAICA
JAPÓN
JORDANIA
KENYA
KUWAIT
LETONIA
LÍBANO
LIBERIA
LITUANIA
LUXEMBURGO
MALASIA
MALTA
MARRUECOS
MÉXICO
NIGERIA
NORUEGA
NUEVA ZELANDIA
OMÁN

PAÍSES BAJOS
PAKISTÁN
PANAMÁ
PERÚ
POLONIA
PORTUGAL
QATAR
REINO UNIDO
REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
REPÚBLICA DE COREA
REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
RUMANIA
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
SIERRA LEONA
SINGAPUR
SUDÁFRICA
SUDÁN
SUECIA
SUIZA
TAILANDIA
TONGA
TRINIDAD Y TABAGO
TÚNEZ
TURQUÍA
UCRANIA
URUGUAY
VANUATU
VENEZUELA
VIET NAM
YEMEN

y a los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

1.3 Asistieron al periodo de sesiones asimismo representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

OFICINA DEL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS (ACNUR)
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)

1.4 También estuvieron presentes observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC 1971)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
ACUERDO RELATIVO AL PROGRAMA INTERNACIONAL COSPAS-SARSAT
ASOCIACIÓN DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE ÁFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL (PMAESA)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)

así como 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 PUERTOS (IAPH)
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)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (ILAMA)
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA (AWES)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P E I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
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 PUERTO (IHMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)

ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
REAL INSTITUCIÓN DE ARQUITECTOS NAVALES (RINA)

1.5 Asistieron asimismo al periodo de sesiones los señores M.U. Ahmed (Bangladesh), Presidente del Comité de Cooperación Técnica, y C. Abela (Malta), Vicepresidente del Comité de Facilitación. También estuvieron presentes los Presidentes de todos los subcomités, a excepción del Presidente del Subcomité DSC.

Asistencia de periodistas

1.6 En la apertura del periodo de sesiones, el Presidente solicitó la aprobación del Comité para que los periodistas del Lloyd's List y de Fairplay estuvieran presente en las deliberaciones. Recordó al Comité el artículo 8 de su Reglamento interno y dio lectura al párrafo 32 del documento MSC 76/19, en el que se da cuenta de los resultados de la reunión de los presidentes de los comités y subcomités de junio de 2002 convocada para revisar la estructura de los subcomités.

1.7 Tras un breve debate, el Comité convino en autorizar a representantes de la prensa a asistir a sus deliberaciones durante este periodo de sesiones, a condición de que la información recogida reflejase fielmente los debates y las decisiones adoptadas. A pesar de otorgar dicha autorización, el MSC y la OMI se reservaron el "derecho de réplica" en lo tocante a todo artículo que se publique en relación con los debates del Comité.

Discurso de apertura del Secretario General

1.8 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General aludió a la decisión de prolongar la duración del presente periodo de sesiones adoptada en mayo de 2002, cuando el Comité tenía una idea más clara y precisa de lo que procedía hacer para preparar la Conferencia SOLAS sobre protección marítima, decisión que fue sancionada por el Consejo en su 88º periodo de sesiones celebrado en junio. Los fondos para cubrir el costo de los dos días adicionales y los servicios de un segundo equipo de intérpretes destinado a atender a las necesidades crecientes de la Conferencia fueron aportados por los Gobiernos del Reino Unido y de los Estados Unidos, a los cuales el Secretario General expresó su agradecimiento.

Entre todos los puntos que figuran en el orden del día del Comité, el Secretario General destacó en especial:

- en primer lugar, la cuestión de la protección marítima: y

- en segundo lugar, la cuestión de la seguridad de los graneleros.

A continuación, hizo referencia a la reunión de septiembre del Grupo de trabajo sobre protección marítima, cuya labor sobre todos los asuntos que debía abordar había progresado en gran medida. Los numerosos documentos presentados en esa reunión y el considerable tiempo invertido por el propio Grupo, así como por el grupo de redacción de la reunión, habrían servido para reforzar la decisión de efectuar trabajo preparatorio en el lapso interperiodos tomada por el Comité en el MSC 75. La imposibilidad de ultimar en la reunión de septiembre una serie de cuestiones de importancia fundamental, tales como las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP sobre la supervisión de buques, había demostrado además que fue imprescindible celebrar la reunión interperiodos. El Grupo tuvo a su disposición todos

los servicios de interpretación necesarios gracias a los fondos aportados por el Gobierno de los Estados Unidos, al cual el Secretario General reiteró su sincero agradecimiento.

El Secretario General añadió que, en su alocución de apertura de la reunión de septiembre, había señalado una serie de esferas en las que era preciso establecer un equilibrio adecuado entre la necesidad de reforzar la protección marítima y, al mismo tiempo, garantizar que los servicios de transporte marítimo continúen prestándose de manera eficaz. Comprendía el deseo ardiente de los Gobiernos de adoptar medidas preventivas y poner en práctica medios de defensa contra el terrorismo lo antes posible. Si, no obstante, dichas medidas fueran a tener un impacto a nivel internacional, lo cual será el caso en el ámbito del transporte marítimo, él había indicado que sería prudente esperar a que la OMI adopte el conjunto de normas internacionales que se habían sometido a la aprobación del Comité en el presente periodo de sesiones y que posteriormente se presentarán ante la Conferencia SOLAS para que las adopte la semana siguiente.

Manifestó confianza en que el marco reglamentario y el programa de cooperación técnica que se proponen (especialmente los cursillos regionales ya celebrados en Kenya, Singapur, Australia, Egipto, Uruguay, Panamá y Polonia, junto con los que se van a organizar en un futuro próximo) producirán resultados positivos que contribuirán a la protección del sector del transporte marítimo.

Refiriéndose a la seguridad de los graneleros, el Secretario General confiaba en que los resultados de la labor MSC 75, así como los del SLF 45, permitirán al Comité realizar progresos importantes en el presente periodo de sesiones. Si bien a su juicio las propuestas relativas a los graneleros nuevos y existentes, junto con la aplicación de la evaluación formal de la seguridad, proporcionarán material valioso que servirá de fundamento para la toma de decisiones, estima que la labor del Comité quedaría inconclusa si éste no la considera como una combinación de esfuerzos destinados a reforzar la estructura de los graneleros, a proveerlos del equipo adecuado para fortalecer su resistencia estructural y advertir a las personas que se encuentran a bordo de la existencia de fallos o de la entrada de agua, y si no se concede la debida importancia, en un plano operacional, a la formación y la necesidad de efectuar un mantenimiento adecuado a fin de tener en cuenta las condiciones de servicio que se espera de los graneleros durante su vida útil. El durísimo trato que las operaciones de descarga infligen a estos buques y las enormes fuerzas de la naturaleza a las que deben hacer frente en condiciones meteorológicas adversas son factores reconocidos, por lo cual es necesario tener en cuenta todos los aspectos, tales como la estructura y el equipo del buque, la formación, el mantenimiento, las zonas de operaciones y las condiciones climáticas prevalecientes. De estos aspectos deberían ocuparse los Gobiernos, el sector, la gente de mar y las organizaciones técnicas, al unísono y bajo los auspicios de la OMI, la cual debería seguir siendo con carácter permanente el organismo que adopte la decisión final en relación con cuestiones relativas a la seguridad y la protección marítimas, y la protección ambiental que afectan al transporte marítimo internacional.

Refiriéndose a los resultados de la labor del SLF 45, el Secretario General señaló que se ha pedido al Comité que apruebe un anexo B revisado del Protocolo de 1988 relativo al Convenio sobre líneas de carga para someterlo a la adopción del MSC 77. Las disposiciones revisadas, que tratan de cuestiones tales como la resistencia de las tapas de escotilla y de las brazolas, la altura de la amura y la protección del extremo de proa, contribuirán ciertamente a incrementar la seguridad de los graneleros, objetivo que la OMI ha tratado de alcanzar durante más de una década.

En lo tocante al hundimiento del transbordador **Joola** frente a la costa de Senegal el pasado septiembre, en el que se perdieron más de 1 150 vidas señaló que le había parecido sumamente lamentable que el accidente sucediese durante lo que en principio era un viaje de rutina entre dos puertos del mismo país. Las conclusiones de la investigación sobre las causas del desastre apuntaron a la necesidad de llevar a cabo una inmensa labor. Confía en que, como resultado de esa labor, en el futuro será posible evitar que se repitan catástrofes como la del **Joola**. La OMI siempre está dispuesta a responder con prontitud a cualquier Gobierno que desee mejorar las normas de seguridad de su flota, cualquiera que sea el tamaño o la zona de operación de los buques en cuestión.

Durante el lapso interperiodos, en el marco de la resolución A.925, escribió a las Administraciones de países que poseen grandes flotas pesqueras y que todavía no habían aceptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio de Formación para Pescadores de 1995, para instarles a que lo hagan lo antes posible a fin de que ambos instrumentos puedan entrar en vigor sin más retrasos. Reiteró tal petición para invitar a los Gobiernos que experimentan dificultades con el proceso de convertirse en Partes, a que informen sobre el particular a la OMI con objeto de que se adopten medidas destinadas a ayudarles, que incluirían el suministro de toda asistencia técnica necesaria.

A continuación se refirió a los resultados de la labor del NAV 48, en cuyo marco se formularon propuestas para mejorar la organización del tráfico marítimo en diversas partes del mundo, para establecer nuevos sistemas de notificación obligatoria para buques y para aprobar otras medidas destinadas a incrementar la seguridad de la navegación en zonas en que se hayan identificado riesgos para la navegación y en zonas marinas de medio ambiente sensible.

El NAV 48 avanzó en la labor relativa a los lugares de refugio y se esperaba que el Comité autorice al Subcomité, tras trabajos ulteriores al respecto en su próximo periodo de sesiones, a presentar directamente a la A 23 dos proyectos de resoluciones sobre directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de ayuda y sobre el establecimiento de servicios de asistencia marítima. Él instó a los Gobiernos y al sector a tener en cuenta el contenido de los dos proyectos de resolución, sin esperar a que la Asamblea los adopte oficialmente en noviembre de 2003. Tras el suceso del **Castor** hace casi dos años, ocasión en que señaló que era hora de que la OMI se ocupara de la cuestión relativa a los lugares de refugio, el reciente suceso del buque tanque **Prestige** ha venido a poner de relieve la necesidad de prestar una atención inmediata a esa cuestión. Confiaba en que el examen al respecto que realice el Comité en lo que se refiere al aspecto de la seguridad operacional, junto con el que efectúe el Comité Jurídico desde su propia perspectiva, proporcione una orientación útil para hacer frente a sucesos de este tipo en el futuro.

De momento deseaba rendir tributo a las autoridades españolas por haber evacuado sanos y salvos a todos los tripulantes del **Prestige** en condiciones meteorológicas muy adversas.

La cuestión relativa a la actuación con las personas rescatadas en el mar se trató en lapsos interperiodos, primero en una reunión, celebrada en Ginebra, de organismos y programas competentes de las Naciones Unidas convocada por la OMI con objeto de establecer un mecanismo proyectado para lograr que en el futuro los sucesos SAR que entrañen la participación de algunas o todas las organizaciones se aborden de forma coherente y coordinada y, después, en una reunión oficiosa en Suecia que se ocupó de cuestiones puestas de relieve en la resolución A.920(22). Los resultados de ambas reuniones se habían sometido al examen del Comité.

Se esperaba que el Comité examinara a título preliminar la propuesta del Plan de auditorías modelo de la OMI, tal como había solicitado el C 88 al propio Comité, al MEPC y al Comité de Cooperación Técnica en junio cuando aprobó, en principio, la idea de dar carácter voluntario a la implantación de dicho plan. Se ha presentado una serie de documentos pertinentes, entre ellos la respuesta del Secretario General a la solicitud del Consejo de que se estudie el Plan de auditorías modelo de la OACI y de que se informe tanto al Consejo como a los tres Comités interesados acerca de todos los aspectos del Plan de la OACI que puedan tenerse en cuenta al elaborar el Plan de la OMI. Confiaba en que el Comité encuentre el tiempo necesario para examinar el asunto y por tanto para contribuir significativamente a los esfuerzos de la Organización por mejorar la actuación de los Estados de abanderamiento.

En relación con la fecha de implantación final del Código IGS (el 1 de julio de 2002) y la llegada a su término del periodo de gracia (el 1 de agosto de 2002) concedido por el Subcomité STW para expedir a la gente de mar certificados y refrendos que satisfagan las prescripciones del Convenio de Formación revisado, el Secretario General observó que estas fechas se habían cumplido y habían pasado sin ninguna novedad, sin que desde entonces se informara de ningún problema importante en relación con cuestiones abarcadas por ambos instrumentos, indicación ésta del éxito del Código y del acierto de la iniciativa del Subcomité STW, tratándose del Convenio de Formación, de dar una respuesta práctica a los problemas graves que se preveían en caso de que se hubiera observado estrictamente la fecha límite del 1 de febrero de 2002.

Refiriéndose a la iniciativa relacionada con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, señaló que en su próximo periodo de sesiones, el Comité podrá beneficiarse de la contribución de los subcomités a los que se les habían asignado diversas tareas al respecto. El Comité, por lo tanto, estará en condiciones de avanzar considerablemente en su labor sobre esta cuestión, justificando así los esfuerzos desplegados y el objeto de la iniciativa tal como se concibió originalmente.

Los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques continuaron causando problemas a las operaciones de transporte marítimo casi en todas las zonas marítimas donde se han venido experimentando. El incremento gradual del número de actos ilícitos notificados de esta naturaleza, que ya se aproxima a los 3 000 desde que la OMI comenzó a recopilar estadísticas en 1984, es por sí mismo motivo de inquietud, aunque la gran preocupación para la comunidad marítima radica en su repercusión en las vidas humanas y en la seguridad de los buques en cuestión. En un momento en que el mundo debe hacer frente a tantas amenazas provenientes de tantas fuentes, la comunidad marítima no debería dejar de prestar atención a los riesgos que tanto los piratas como los ladrones armados presentan para los buques. Sus actividades arrojan una sombra sobre el sector y a menos que se multipliquen los esfuerzos para erradicarlas, otros pasajeros y tripulantes morirán o resultarán heridos y otros buques serán secuestrados o desaparecerán. Además, el efecto en el medio marino de un suceso de piratería que dé como resultado un escape de hidrocarburos o de otros cargamentos potencialmente peligrosos o nocivos podría ser enorme. Los acuerdos de cooperación regionales contribuirán de manera adecuada a resolver el problema, y la Organización está lista para desempeñar la función que le corresponde en ayudar a establecerlos.

Cuando examine los resultados de la reunión de junio de 2002 de los presidentes de los comités y subcomités convocada para revisar la estructura de los subcomités, se informará también al Comité de la labor del Consejo relativa al examen de la estrategia y la política de la Organización. Se trata de novedades importantes que el Comité deberá tener en cuenta al

examinar las actividades y prioridades propuestas y el plan de semanas de reunión del Comité y de sus órganos auxiliares para el bienio 2004-2005.

Al tomar nota de que el Comité examinará los informes de los cuatro subcomités, que se habían reunido después de su último periodo de sesiones, subrayó que no fue fácil terminar a tiempo para este periodo de sesiones y para la venidera Conferencia SOLAS la labor de estos órganos técnicos y del Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima atendiendo a la vez a tantas otras tareas, entre ellas las recientes reuniones del MEPC, del Comité Jurídico, de la Conferencia diplomática para adoptar el Protocolo al Convenio de Atenas así como, hace una semana, las últimas reuniones del Consejo y del Comité de Cooperación Técnica. Tras haber seguido muy de cerca todas las actividades desarrolladas, y porque le consta personalmente que se ha desplegado un enorme esfuerzo, el Secretario General agradeció la labor de los Presidentes y de otros funcionarios, así como la del personal de la OMI que intervino en esas reuniones. Se manifestó convencido de que su exhaustiva labor preparatoria y toda otra contribución durante el periodo de sesiones ayudará al Comité a llegar a conclusiones acertadas que servirán para incrementar la seguridad y la protección marítima y la protección del medio ambiente.

Antes de concluir, informó al Comité de la ceremonia, programada para el 4 de diciembre de 2002, de concesión a título póstumo del Premio Marítimo Internacional de 2001 de la OMI al que fue Presidente del Comité, el difunto Sr. Giuliano Pattofatto, en reconocimiento del excepcional servicio que prestó a la causa de la seguridad y a la Organización, e invitó a los delegados a participar en dicha ocasión.

Observaciones del Presidente

1.9 En su respuesta al discurso del Secretario General, el Presidente declaró que no le cabía duda ninguna de que todos los participantes en la reunión, los representantes de los Gobiernos y los observadores, apreciaban plenamente la gravedad y la importancia de las dos cuestiones recalcadas por el Secretario General, a saber, la protección marítima y la seguridad de los graneleros. En su opinión, gracias al empeño certero de todas las partes interesadas, el éxito de la Conferencia diplomática de la próxima semana podría quedar garantizado al concluir el MSC 76. Era necesario que la OMI establezca un conjunto de normas internacionales destinadas a incrementar la protección marítima para tratar como corresponde un asunto de tal importancia. El apoyo que la OMI recibió de los líderes del Grupo de los 8 (G8) y el reciente reconocimiento de los esfuerzos de la Organización expresado por el Congreso de los Estados Unidos han demostrado el valor del esfuerzo internacional desplegado por la OMI.

El énfasis que se pone en la protección marítima no deberá interpretarse como un menoscabo de la importancia de la labor relativa a la seguridad de los graneleros. Si bien no se trata, como la contaminación, de un tema que despierta la atención popular, la seguridad de las vidas de la gente de mar siempre ha tenido carácter prioritario para la OMI, ya que demasiadas personas casi 1 000 desde 1991, un promedio anual de 75 muertes, han perecido, en los graneleros, las bestias de carga de los océanos desde 1990. Tiene la esperanza de que los esfuerzos del Comité en el presente periodo de sesiones lograrán cambiar radicalmente dicha tendencia.

Aprobación del orden del día y cuestiones conexas

1.10 El Comité aprobó el orden del día (MSC 76/1) y un calendario provisional que servirá de guía durante el periodo de sesiones (MSC 76/1/1, anexo, enmendado (principalmente para

examinar, al tratar el punto 5 del orden del día, cuestiones relativas a la seguridad de los graneleros, derivadas de la labor del SLF 45)), tras haber convenido en que cualquier modificación del calendario necesaria para ajustarse a peticiones que pueda formular la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima, y viceversa, se decidirá durante el periodo de sesiones. En el anexo 1 figura el orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos.

1.11 Las decisiones del Comité sobre la constitución de grupos de trabajo y de 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

1.12 Se informó al Comité de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

El suceso del buque tanque "Prestige"

1.13 Durante las sesiones plenarias del martes 3, martes 10 y viernes 13 de diciembre de 2002, el Comité escuchó una serie de declaraciones sobre el hundimiento, debido a un fallo estructural, del buque tanque de pabellón de las Bahamas **Prestige**, acaecido el 19 de noviembre de 2002 a 133 millas de la costa noroeste de España, y que provocó una contaminación grave del medio marino y del litoral español en la zona del accidente.

1.14 Se informó al Comité de que se habían formulado declaraciones similares durante el 89º periodo de sesiones del Consejo (25 a 29 de noviembre de 2002). Las delegaciones que efectuaron declaraciones los días 3 y 10 de diciembre de 2002 fueron las de España, las Bahamas, Portugal, Francia, Yemen, Marruecos y el representante de la Comisión Europea, las que, a petición de ellas, se reproducen en el anexo 20.

1.15 En su intervención, el Secretario General informó al Comité de que tan pronto como la Organización tuvo conocimiento del accidente del **Prestige**, se estableció contacto inmediato con las autoridades de España, el Estado ribereño, y de las Bahamas, el Estado de abanderamiento. Encomió de nuevo a las autoridades españolas de búsqueda y salvamento, las cuales lograron, una vez más, evacuar sanos y salvos a todos los tripulantes del buque descalabrado en condiciones meteorológicas adversas, una operación que demostraba el alto grado de preparación y respuesta de España para los sucesos que amenazan la vida humana en el mar. También mencionó que España, como Parte en el Convenio internacional sobre preparación, cooperación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, había establecido un sistema nacional para hacer frente a sucesos de contaminación, tanto a nivel nacional como en colaboración con otros países, sistema que regularmente se somete a prueba mediante ejercicios periódicos en gran escala, como los que él mismo tuvo la oportunidad de presenciar en Algeciras. Sin embargo, era inevitable que un accidente de la magnitud del **Prestige** sobrecargara la capacidad de cualquier país, por lo cual agradeció el apoyo prestado por los Estados vecinos. El Secretario General expresó su solidaridad con las víctimas del accidente y lamentó el daño que, según se informó, sufrieron el medio marino, el sector pesquero y otros sectores afectados por los hidrocarburos que escaparon del **Prestige**. Instará a todas las Partes interesadas, es decir, el Estado de abanderamiento y la sociedad de clasificación en cuestión, a que finalicen sus informes sobre la investigación del siniestro lo antes posible y a que presenten sus conclusiones a la OMI sin demora para que la Organización pueda responder con prontitud a cualquier recomendación de medidas correctivas que pueda formularse a la luz de dichos

informes. Él se ocupará de que, una vez presentadas, las propuestas de España y de otras Partes interesadas se incorporen en el sistema de la OMI con la mayor diligencia y efectividad posible.

1.16 El viernes 13 de diciembre de 2002, la delegación de Malta formuló la declaración que se reproduce en el anexo 20.

1.17 La delegación de las Bahamas se sumó a la declaración de la delegación de Malta y manifestó que al tratar el caso se habían infringido las disposiciones de CONVEMAR.

1.18 La delegación de Francia declaró que el derecho internacional se había aplicado adecuadamente en un intento de prevenir todo riesgo de contaminación del medio marino. La cuestión debería examinarse en el seno de la OMI basándose en las propuestas que se presenten.

1.19 La delegación de la Federación de Rusia se hizo eco del parecer de la delegación de Malta y advirtió que no debería adoptarse medidas unilaterales. La OMI debería continuar siendo la única organización encargada de reglamentar las cuestiones relativas a la seguridad y la protección marítimas y a la protección del medio ambiente que afecten al transporte marítimo internacional.

1.20 La delegación de España hizo suyas las opiniones manifestadas por la delegación de Francia, se refirió a la Declaración de Málaga insistió en que España había actuado conforme al derecho internacional.

1.21 La delegación de Liberia hizo suya la postura de la delegación de Malta. Si bien manifestó su solidaridad por las víctimas del suceso del **Prestige**, esa delegación instó a que se adopten medidas adecuadas a nivel internacional y no unilateral.

1.22 La delegación de China, en apoyo de la declaración de la delegación de Malta, también se opuso a toda actuación unilateral y recomendó que, en caso de que fuera necesario adoptar medidas en el contexto del suceso del **Prestige**, dichas medidas deberían tomarse en el marco de las disposiciones de la OMI relativas a la eliminación progresiva de los buques tanque de casco sencillo. También recalcaron la importancia de la labor que se está realizando sobre los lugares de refugio.

1.23 La delegación de Chipre, si bien se suma a las opiniones de ambas partes, instó a que se mantenga la continuidad establecida y manifestó su confianza en que la OMI responda adecuadamente a cuestiones que puedan surgir en el contexto del suceso del **Prestige**. Mientras tanto, debería evitarse adoptar medidas unilaterales.

1.24 La delegación de las Islas Marshall apoyó la declaración de la delegación de Malta.

1.25 El observador de la IACS manifestó su agradecimiento a la delegación de Malta por su declaración e instó a que se adopten medidas oficiales con prontitud a escala internacional.

1.26 En relación con una cuestión de orden planteada por la delegación de España en el sentido de que en la sesión final del Comité no debía a reiniciarse el examen ni autorizarse el debate, el Presidente respondió que en ningún momento había permitido un debate de la cuestión y que únicamente se incluirían en el informe del Comité las declaraciones.

1.27 La delegación de Marruecos señaló que se había respetado el derecho internacional; no obstante, estimaba que cualquier Estado ribereño podía adoptar medidas para proteger su medio marino. Concluyó manifestando su apoyo a las medidas adoptadas por Francia y España.

1.28 En sus observaciones para concluir el periodo de sesiones, el Secretario General, refiriéndose al accidente, señaló que no era responsabilidad de la OMI velar por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). No obstante, CONVEMAR había concedido ciertas competencias importantes a la Organización y, habiendo seguido muy de cerca las actividades realizadas en diferentes foros como resultado del accidente del **Prestige**, acogería con agrado la celebración de debates en la OMI sobre toda cuestión que sea competencia de la Organización. Con ese fin, estaba dispuesto, en consulta con los Gobiernos Miembros, a actuar con la mayor rapidez y eficacia posible para garantizar que toda propuesta presentada por los Gobiernos Miembros relativa a cuestiones que, a su juicio, haya que mejorar habida cuenta de los problemas que han surgido, o que puedan surgir, en relación con el suceso del **Prestige**, se someterán a debate en los órganos pertinentes de la OMI y se adoptarán las medidas oportunas sin ninguna demora.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

RESULTADOS DE LOS PERIODOS DE SESIONES 88º Y 89º DEL CONSEJO

2.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos MSC 76/2 y Add.1 sobre los resultados del C 88 y del C 89, respectivamente, en relación con asuntos de importancia para su labor, y adoptó las medidas que se indican en las secciones correspondientes de este informe.

2.2 El Comité señaló, en particular (MSC 76/2/Add.1, párrafo 7), que el C 89 había remitido al MSC 77 el documento C 89/12/1 (las Bahamas y Grecia), en el que se propone que la OMI desempeñe un papel mayor en la determinación de las normas de construcción de los buques nuevos y que este asunto se incluya en el plan estratégico de la OMI, para un examen más a fondo, y en el que se pide al Comité que informe al C 90 de los resultados de su examen. Con el fin de ayudar en el examen de este asunto, el Consejo también pidió a las delegaciones de las Bahamas y de Grecia y al observador de la IACS que presenten documentos pertinentes al MSC 77.

2.3 El Comité también tomó nota de que (MSC 76/2/Add.1, párrafo 8), al examinar el documento C 89/12/3 (Chipre, las Filipinas y la CIOSL), el C 89 había pedido a los comités y, por su conducto, a sus órganos auxiliares, que, al elaborar nuevos instrumentos, o enmiendas a instrumentos existentes, se cerciorasen de que son compatibles y no discrepan de otros instrumentos o legislaciones internacionales, y de que no se interpretarán ni utilizarán de forma que entren en conflicto con dichos instrumentos, en particular los que tratan de los derechos humanos. El Comité encargó a la Secretaría que informara a los subcomités de la decisión del Consejo y que recordara esta decisión al Comité y a los subcomités cuando fuese necesario.

RESULTADOS DE LOS PERIODOS DE SESIONES 51º Y 52º DEL COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA

2.4 El Comité tomó nota de la información sobre los resultados del TC 51 y del TC 52 facilitada en los documentos MSC 76/2/1 y Add.1, que tomó en consideración al adoptar medidas, tal como se indica en las secciones correspondientes del presente informe.

RESULTADOS DEL 48º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

2.5 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 76/2/2 sobre los resultados de la labor del MEPC 48 y adoptó medidas en relación con asuntos de importancia para su labor, tal como se indica en las secciones correspondientes del presente informe.

RESULTADOS DEL 85º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

2.6 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 76/2/3 sobre los resultados del LEG 85 y decidió examinar las cuestiones derivadas del LEG 85 al tratar los puntos 4, 11 y 22 del orden del día.

3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

GENERALIDADES

3.1 Se invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 a que tomaran parte en el examen y la adopción de propuestas de enmiendas:

.1 a los capítulos II-1, II-2, III y XII del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del mismo; y

.2 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), de conformidad con las disposiciones del artículo VIII y la regla VII/14.1 del Convenio SOLAS 1974.

Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, de conformidad con el artículo VIII b) iii) y iv) de dicho Convenio, estuvieron presentes Gobiernos Contratantes que representan más de un tercio del total de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

3.2 También se invitó al Comité a que examinase y adoptase el ante proyecto de disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones, que el MSC 75 había postergado para este periodo de sesiones, con el fin de darles carácter obligatorio en el marco de la adopción de proyectos de enmienda a la regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS.

3.3 Mediante las circulares Nº 2325, de 29 de junio de 2001, y Nº 2384, de 28 de mayo de 2002, el Secretario General remitió a todos los Gobiernos Miembros de la OMI y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 las propuestas de enmienda a los capítulos II-1, II-2, III y XII del Convenio SOLAS y al Código CNI.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS

Regla II-1/12-2 –Acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros

3.4 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS (MSC 76/3/1, anexo 1) habían sido elaboradas por el Subcomité DE y aprobadas por el MSC 74, a la espera de un examen ulterior por el DE 45 de algunos detalles restantes. Sin embargo, cuando el MSC 75 recibió los resultados de la labor del DE 45 reconoció la complejidad del examen de las disposiciones técnicas relacionadas con las propuestas de enmienda y decidió postergar hasta este periodo de sesiones la adopción de las propuestas de enmienda a la regla II-1/12-2 y del proyecto de disposiciones técnicas.

3.5 El Comité señaló que el anexo 1 del documento MSC 76/3/1 también incluía las modificaciones de las propuestas de enmienda a la regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS elaboradas por el DE 45.

3.6 Tras acordar algunas modificaciones al párrafo 2.2 de la regla II-1/12-2 enmendada a raíz de la supresión de los párrafos 1.3 a 1.6 y 2.5 del cuadro 1 de las Disposiciones técnicas, el Comité, al tomar nota de que no se formularon observaciones acerca de las propuestas de enmienda a la regla II-1/12-2, confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción, si las hay, y decidió trasladar la regla II-1/12-2 a la Parte A-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS como regla 3-6 (véase asimismo el párrafo 3.27).

Regla II-1/31 – Mandos de las máquinas

3.7 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la regla II-1/31 del Convenio SOLAS (MSC 76/3, anexo 1) habían sido elaboradas por el Subcomité DE y aprobadas por el MSC 75.

3.8 El Comité, al tomar nota de que no se habían formulado observaciones acerca de las propuestas de enmienda a la regla II-1/31, confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción, si las hubiera.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO II-2

3.9 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS (MSC 76/3, anexo 1) habían sido elaboradas por el Subcomité DSC, con modificaciones adicionales del FP 46, y aprobadas por el MSC 75.

3.10 El Comité, tomando nota de que no se habían formulado observaciones acerca de las propuestas de enmienda al capítulo II-2, confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción, si las hubiera.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO III

3.11 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al capítulo III del Convenio SOLAS (MSC 76/3, anexo 1) habían sido elaboradas por el Subcomité DE y aprobadas, después de la introducción de algunas modificaciones, por el MSC 75.

3.12 Al tomar nota de que la fecha de aplicación de las propuestas de enmienda se dejó abierta para que la decidiera el Comité, éste convino en señalar el 1 de julio de 2004 como la fecha de aplicación de estas enmiendas.

3.13 El Comité acordó intercalar la expresión "con toldo" después de "balsas salvavidas reversibles" en el nuevo párrafo 2.5 de la regla III/26 y confirmó el contenido de las propuestas de enmienda, a reserva de posibles mejoras de redacción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO XII

3.14 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al capítulo XII del Convenio SOLAS, que incluyen las nuevas reglas XII/12 y XII/13 de dicho Convenio (MSC 76/3, anexo 1), habían sido elaboradas por el Subcomité DE y, tras las modificaciones introducidas por el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros, fueron aprobadas por el MSC 75. El Comité examinó el nuevo proyecto de reglas XII/12 y XII/13, junto con las propuestas de modificaciones conexas presentadas por los Miembros, y se pronunció en la forma que se indica en los párrafos 3.15 a 3.20 *infra*.

Regla XII/12 – Alarmas de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos

3.15 El Comité examinó los documentos MSC 76/3/3 (INTERCARGO), en que se propone modificar el párrafo 1 de la regla en lo tocante a las especificaciones técnicas y la ubicación de los detectores del nivel del agua, y MSC 76/3/7 (Japón), en que se propone modificar la frase introductoria del párrafo 1 de la regla, pero no estuvo de acuerdo con las modificaciones propuestas.

3.16 El Comité examinó las propuestas de modificaciones del párrafo 3 de la regla relativas a las fechas de aplicación de la misma, que se indican en los documentos MSC 76/3/3 (INTERCARGO), MSC 76/3/5 (IACS), MSC 76/3/7 (Japón) y MSC 76/5/7 (BIMCO e ICS) y no estuvo de acuerdo con las modificaciones propuestas, aunque decidió suprimir los corchetes de las fechas indicadas en la nueva regla XII/12.

3.17 El Comité, tomando nota de que no se habían formulado más observaciones acerca de la propuesta de nueva regla XII/12, confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

3.18 Al examinar las observaciones formuladas por BIMCO y la ICS (MSC 76/5/7) acerca de la nueva regla XII/12, el Comité tomó nota de que no se dispone de normas de funcionamiento adecuadas para las alarmas de entrada de agua prescritas en dicha nueva regla y pidió al Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros que decida si es preciso elaborar normas de funcionamiento para las alarmas de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos, y le informe de su decisión. El resultado del examen más a fondo de esta cuestión se expone en los párrafos 5.45 a 5.46 *infra.*

Regla XII/13 – Disponibilidad de los sistemas de bombeo

3.19 El Comité examinó el documento MSC 76/3/7 (Japón), en el que se proponen modificaciones al párrafo 1 de la regla, y el documento MSC 76/3/5 (IACS), en el que se proponen modificaciones al párrafo 2 de la regla en relación con la fecha de aplicación de la

misma, y no estuvo de acuerdo con las modificaciones propuestas, aunque decidió suprimir los corchetes de las fechas indicadas en la nueva regla XII/13.

3.20 El Comité, tomando nota de que no se habían formulado más observaciones acerca de la propuesta de nueva regla XII/13, confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO CNI

3.21 El Comité recordó que las propuestas de enmienda 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) habían sido elaboradas por el Subcomité DSC y aprobadas por el MSC 75.

3.22 El Comité, tomando nota de que no se habían formulado más observaciones acerca de las propuestas de enmienda al Código CNI, confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA

3.23 El Comité recordó que en el MSC 59 (MSC 59/33, párrafos 26.2 y 26.7) se mostró de acuerdo en dejar transcurrir un intervalo de cuatro años entre las entradas en vigor de sucesivas enmiendas a convenios relacionados con la seguridad y códigos de implantación obligatoria. Sin embargo, por entonces también decidió que dicho intervalo de cuatro años se observara a condición de que la Organización pudiera, en circunstancias excepcionales, adoptar y poner en vigor nuevas enmiendas a intervalos más cortos si, basándose en la experiencia adquirida, se considerase necesario hacerlo con el fin de rectificar errores o por cualquier otra razón imperiosa.

3.24 Tras tomar nota de que las sugerencias formuladas para algunas de las enmiendas del Convenio SOLAS propuestas para su adopción en el presente periodo de sesiones fijaban como fechas de aplicación el 1 de julio de 2004 y el 1 de enero de 2005, el Comité, después del respectivo examen, decidió que las enmiendas a otras reglas del Convenio SOLAS que no sean la regla II-1/12-2 y al Código CNI propuestas para su adopción en el presente periodo de sesiones deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2004 y entrar en vigor el 1 de julio de 2004, es decir, antes de la fecha de entrada en vigor (el 1 de julio de 2006) de la siguiente serie de enmiendas al Convenio SOLAS. El Comité decidió asimismo que las enmiendas a la regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS (la regla II-1/3-6, según la nueva numeración) deberían ser aplicables a los buques construidos el 1 de enero de 2005 o posteriormente.

EXAMEN DE LA PROPUESTA DE NUEVO INSTRUMENTO DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

DISPOSICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS MEDIOS DE ACCESO PARA LAS INSPECCIONES

3.25 El Comité recordó que las propuestas de Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones, ultimadas por el DE 45, se habían elaborado con el fin de darles carácter obligatorio en virtud del proyecto revisado de regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS, y que el MSC 75 había examinado el proyecto de Disposiciones técnicas y decidido postergar su adopción hasta el presente periodo de sesiones, con el fin de que se pudiera disponer de más tiempo para su examen. Posteriormente, el Comité examinó las propuestas de Disposiciones técnicas, junto con las propuestas de modificaciones de las mismas presentadas por los Miembros, y tomó las decisiones que se indican en los párrafos 3.26 a 3.30 *infra*.

Cuadro 1 – Medios de acceso para los petroleros

3.26 El Comité examinó el documento MSC 76/3/4 (INTERTANKO), en el que se propone añadir, en el cuadro 1, una nueva frase al párrafo 2.3 y un nuevo párrafo 2.4, y el documento MSC 76/3/6 (Japón), en el que se propone suprimir el subpárrafo 1 del párrafo 2.4 existente del cuadro, y estuvo de acuerdo con las modificaciones propuestas por INTERTANKO.

3.27 Atendiendo a una propuesta de la delegación de las Bahamas, que contó con el apoyo de otras delegaciones, el Comité acordó suprimir los párrafos 1.3 a 1.6 y 2.5 en el cuadro 1 de las Disposiciones técnicas y modificar asimismo, en consonancia con esta decisión, el párrafo 2.2 de la regla II-1/12-2 enmendada del Convenio SOLAS (véase también el párrafo 3.6).

Cuadro 2 – Medios de acceso para los graneleros

3.28 Tras examinar los documentos MSC 76/3/2 (IACS) y MSC 76/3/6 (Japón), en los cuales se propone sustituir la cifra "16 m" por "17 m" en el párrafo 1.2 del cuadro 2, el Comité estuvo de acuerdo con la propuesta.

3.29 El Comité examinó el documento MSC 76/3/2 (IACS), en el cual se propone suprimir parte de la segunda frase del párrafo 1.3 del cuadro 2 y añadir a continuación una nueva frase, y el documento MSC 76/3/6 (Japón), en el cual se propone un texto opcional para las dos primeras frases del párrafo 1.3 del cuadro 2, y estuvo de acuerdo en añadir una nueva frase al párrafo 1.3 del cuadro 2, como había propuesto la IACS.

Generalidades

3.30 Tras tomar nota de que no se habían formulado más observaciones acerca de las propuestas de Disposiciones técnicas, el Comité confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

3.31 Después de un debate general en el Pleno, el Comité constituyó un grupo especial de redacción encargado de elaborar los textos definitivos de los proyectos de enmienda al Convenio SOLAS 1974 y al Código CNI, así como las propuestas de Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones, junto con los proyectos de resoluciones MSC conexas, para su examen y adopción por el Comité.

ADOPCIÓN DEL NUEVO INSTRUMENTO DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO Y ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974 Y AL CÓDIGO CNI

Informe del Grupo de redacción

3.32 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MSC 76/WP.18), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

ADOPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE DISPOSICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS MEDIOS DE ACCESO PARA LAS INSPECCIONES

3.33 El Comité examinó el texto final del proyecto de Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones, preparado por el Grupo de redacción (MSC 76/WP.18, anexo 1), y las adoptó mediante la resolución MSC.133(76), que figura en el anexo 2.

3.34 Al adoptar la resolución MSC.133(76), el Comité incluyó en la resolución, entre otras cosas, un párrafo dispositivo mediante el que invita a los Gobiernos Miembros del Convenio SOLAS 1974 a que tomen nota de que las Disposiciones técnicas serán aplicables a partir del 1 de enero de 2005, una vez que entre en vigor la nueva regla II-1/3-6 del Convenio SOLAS.

ADOPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974 Y AL CÓDIGO CNI

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974

3.35 El Comité ampliado, integrado por delegaciones de 98 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, examinó el texto final de las propuestas de enmienda de los capítulos II-1, II-2, III y XII del Convenio SOLAS 1974, preparado por el Grupo de redacción (MSC 76/WP.18, anexo 2), y las adoptó mediante la resolución MSC.134(76), que figura en el anexo 3, tras celebrar una votación por separado con respecto al párrafo 2.1 de la regla II-1/3-6, tal como había solicitado la delegación del Japón, y cuyo resultado fue que una significativa mayoría del Comité se expresó a favor de mantenerlo del modo que había sido ultimado por el Grupo de redacción.

3.36 Al adoptar la resolución MSC.134(76), el Comité ampliado decidió, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, que las enmiendas adoptadas a los capítulos II-1, II-2, III y XII se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2004 (salvo que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, tal como estipula el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de julio de 2004, de conformidad con el artículo VIII del mismo.

Adopción de enmiendas al Código CNI

3.37 El Comité ampliado, integrado por delegaciones de 98 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, examinó el texto final de las propuestas de enmienda al Código CNI, preparado por el Grupo de redacción (MSC 76/WP.18, anexo 3), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.135(76), que figura en el anexo 4.

3.38 Al adoptar la resolución MSC.135(76), el Comité ampliado decidió, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, que las enmiendas adoptadas al Código CNI se considerarán adoptadas el 1 de enero de 2004 (salvo que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, tal como estipula al artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de julio de 2004, de conformidad con el artículo VIII del mismo.

Generalidades

3.39 El Comité tomó nota de que el Pleno había propuesto, verbalmente, varias modificaciones de fondo del proyecto de enmiendas anteriormente mencionado, en el transcurso de su examen de tales enmiendas, y decidió que, en el futuro, sólo examinaría aquellas modificaciones de fondo

del anteproyecto de enmiendas que estuviese examinando con miras a su adopción y que se le hubiesen presentado por escrito. El Comité acordó, además, que esta decisión se debería incorporar en las Directrices sobre organización y método de trabajo.

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

4.1 El Comité recordó que, en el MSC 75, había:

.1 tomado nota de la adopción de la resolución A.924(22) titulada "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques", y de las medidas ulteriores adoptadas al respecto por la Comisión de asuntos técnicos de la Asamblea y el propio Comité, en su 1º periodo de sesiones extraordinario celebrado durante la última Asamblea;

.2 examinado el informe de la reunión que el Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima (ISWG) había celebrado en febrero de 2002 (MSC 75/17/1);

.3 tomado una serie de decisiones de principio (MSC 75/24, párrafos 17.14 a 17.61); y

.4 constituido un Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) (cuyo mandato se recoge en el párrafo 17.62 del documento MSC 75/24).

4.2 El Comité recordó asimismo que el MSWG, aunque consideraba que los adelantos registrados garantizarían el éxito de la Conferencia diplomática de diciembre de 2002, había decidido que resultaría útil celebrar otra reunión preparatoria de cinco días para:

.1 examinar y ultimar los proyectos de enmiendas al capítulo XI del Convenio SOLAS y la parte A del proyecto de código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP);

.2 examinar los textos propuestos que se habían suprimido de la parte A del proyecto de Código PBIP y se habían dejado en suspenso; y

.3 preparar y ultimar la parte B, que tiene carácter de recomendación, del proyecto de Código PBIP.

Para ello, el MSWG recomendó y el MSC 75 aprobó la celebración de otra reunión del ISWG (del 9 al 13 de septiembre de 2002), cuyo informe se recoge en los documentos MSC 76/4/1 y Add.1.

4.3 En sus observaciones iniciales, el Presidente recordó los aspectos relativos a la protección marítima del discurso de apertura del Secretario General e hizo hincapié en la necesidad de avanzar lo más posible en el actual periodo de sesiones para allanar el terrero y garantizar el éxito de la Conferencia diplomática la semana siguiente. Para ajustarse al calendario acordado y también facilitar una transición sin contratiempos de la documentación entre el Comité y la Conferencia, indicó que sería conveniente que el Grupo de trabajo trabajase hasta el miércoles por la noche, para adelantar las tareas que se le han encomendado, a saber: **en primer lugar**, las

relativas a las enmiendas al Convenio SOLAS; **en segundo lugar**, las relativas a la parte A del Código PBIP; y **en tercero lugar**, si se dispone de tiempo, las relativas a la parte B del Código PBIP. El Grupo de trabajo presentaría un informe al Comité, en un momento oportuno, el jueves 5 de diciembre, por la tarde. Este arreglo facilitaría la preparación de todos los documentos necesarios de la Conferencia para que ésta los reciba, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, antes de su inauguración el lunes, 9 de diciembre.

El Presidente señaló que si el Grupo de trabajo no disponía de tiempo suficiente para ultimar la parte B del Código PBIP, propondría soluciones apropiadas, que incluyen la posibilidad de celebrar una reunión oficiosa de partes interesadas dirigida por el Presidente del Grupo de trabajo, con la ayuda de la Secretaría, a fin de adelantar la labor y preparar un documento para su examen por la Conferencia.

4.4 El Comité acordó examinar asimismo, en la medida de lo posible en el presente periodo de sesiones, todas las propuestas presentadas en este contexto a la Conferencia sobre el Convenio SOLAS, y remitirlas al MSWG a fin de que las perfeccione y elabore un texto de las enmiendas lo más limpio posible para ponerlo a disposición de la Conferencia.

4.5 El Comité examinó los siguientes documentos: MSC 76/4 (Secretaría); MSC 76/4/1 (Informe del ISWG); MSC 76/4/1/Add.1 y Add.2 (Presidente del ISWG y Secretaría); MSC 76/4/2 y MSC 76/4/15 (Estados Unidos); MSC 76/4/3 y MSC 76/4/4 (Secretaría); MSC 76/4/5 (Filipinas); MSC 76/4/6 (CIOSL); MSC 76/4/7 (Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Suecia y la Comisión Europea, al que en adelante se hará referencia como Dinamarca *et al*); MSC 76/4/8 (ICHCA); MSC 76/4/9 (ISO); MSC 76/4/10 (CILC); MSC 76/4/11 y MSC 76/4/12 (República de Corea); MSC 76/4/13 (Noruega); MSC 76/4/14 (BIMCO, ICS, INTERTANKO, IPTA, INTERCARGO, SIGTTO y los Clubes P e I); MSC 76/4/16 (Francia y Reino Unido); MSC 76/4/17 (Francia, Países Bajos, Reino Unido y Vanuatu); MSC 76/4/18, MSC 76/4/19, MSC 76/4/21 y SOLAS/CONF.5/8 (ICS, BIMCO, IPTA, INTERTANKO, CILC y SIGTTO); MSC 76/4/20 (ICS, BIMCO, IPTA, INTERTANKO, INTERCARGO, CILC y SIGTTO); MSC 76/4/22 (Argentina); MSC 76/4/23 (Turquía); MSC 76/4/24 y SOLAS/CONF.5/9 (ICS, BIMCO, IPTA, INTERTANKO y SIGTTO); MSC 76/INF.22 (OIT), SOLAS/CONF.5/7 (ICS, IPTA, INTERTANKO, CILC y SIGTTO); SOLAS/CONF.5/10 (Alemania, Francia y Reino Unido); SOLAS/CONF.5/11 (Japón); SOLAS/CONF.5/12 (Dinamarca, Noruega y Suecia), MSC 75/17/4 (ICS), que había quedado aplazado en MSC 75, y MSC 76/WP.2 (Presidente).

4.6 Basándose en el documento MSC 76/WP.5 (Presidente), en el que se exponen los criterios para examinar toda la documentación presentada bajo este punto del orden del día, el Comité analizó la lista de medidas recogidas en los párrafos 10.1 a 10.22 del informe del ISWG (que figura en el documento MSC 76/4/1) y tomó decisiones sobre ciertas cuestiones **de principios** que se indican en los párrafos siguientes, tras lo cual las remitió al MSWG para su ultimación, y le pidió que presentara los textos correspondientes al Comité para su aprobación y posterior transmisión a la Conferencia con miras a su adopción.

4.7 El Comité observó y tuvo en cuenta en el curso de sus deliberaciones la decisión adoptada en el C 89, que se refleja en el párrafo 4.3 del documento C 89/12/3 (véase el documento MSC 76/2/Add.1, párrafo 8.3), de que el Comité y la Conferencia sobre el Convenio SOLAS tomen todas las medidas necesarias para garantizar que no se incluye ninguna disposición en las propuestas de enmienda al capítulo XI del Convenio SOLAS 1974, enmendado, ni en el Código PBIP propuesto, que pueda interpretarse o invocarse, desde cualquier punto de vista, de manera

contraria a otros instrumentos del derecho internacional, y en particular de los relativos a los derechos humanos.

4.8 El Comité aprobó la celebración de una reunión oficiosa el viernes y/o el sábado, en caso necesario, para examinar la parte B del Código PBIP, y autorizó a dicha reunión a que presentara directamente a la Conferencia los resultados de su labor.

Disposiciones relativas al ámbito de aplicación

4.9 El Comité sancionó la decisión del ISWG sobre el ámbito de aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP a las instalaciones portuarias, y remitió las nuevas propuestas al respecto, que figuran en los documentos: MSC 76/4/7, sección 3 (Dinamarca *et al*), MSC 76/4/13, párrafos 6 y 13 (Noruega), MSC 76/4/17, párrafos 1, 2 y 6 a 8 (Francia, Países Bajos, Reino Unido y Vanuatu), MSC 76/4/22, anexo, regla 2 y sección A/3 (Argentina) y SOLAS/CONF.5/11, párrafos 17 y 18 (Japón), al MSWG para su examen.

Registro sinóptico continuo

4.10 El Comité sancionó la decisión del ISWG de conservar la regla relativa al "registro sinóptico continuo" en el capítulo XI-1 y la regla relativa a las "responsabilidades específicas de las compañías" en el capítulo XI-2, y remitió las nuevas propuestas al respecto, presentadas por Noruega (MSC 76/4/13, párrafos 3 a 5) y la ICS, IPTA, INTERTANKO, CICL y SIGTTO (SOLAS/CONF.5/7) al MSWG para su examen.

Nivel de protección 3

4.11 El Comité respaldó la opinión del ISWG de que el nivel de protección 3 sería una situación excepcional y de carácter provisional, en la que se hubiera producido o fuera inminente un suceso grave relacionado con la protección, y remitió las nuevas propuestas al respecto, que figura en los documentos: MSC 76/4/7, sección 6 (Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Suecia y la Comisión Europea), MSC 76/4/8, párrafo 1, apartado 1 (ICHCA) y MSC 76/4/19, párrafo 2 (ICS *et al*), al MSWG para su examen.

Declaración de protección marítima

4.12 El Comité examinó y respaldó la interpretación del ISWG de que el objetivo y la finalidad de la declaración de protección marítima (DPM) es "demostrar el cumplimiento y definir claramente las responsabilidades en lo referente a medidas de protección", indicando si corren a cargo del OPIP o del OPB y cómo van a coordinarlas para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Código PBIP.

4.13 Se tomó nota de que el ISWG, tras examinar detenidamente esta cuestión y a la luz de estas aclaraciones, había pedido a su Presidente que examinara las orientaciones que figuran en la sección B/5 del Código con miras a describir brevemente:

.1 el objetivo y la finalidad del DPM;

.2 las circunstancias en las que se podría pedir un DPM;

.3 quién podría pedir un DPM;

.4 quién debería responder a la solicitud, y de qué manera; y

.5 la duración del periodo en que debe conservarse el registro del DPM,

y que revisara el texto en consonancia. El Comité tomó nota de la sección B/5 resultante que figura en el documento MSC 76/4/1/Add.1, y remitió las nuevas propuestas al respecto, que figuran en los documentos: MSC 76/4/7, sección 5 (Dinamarca *et at*); MSC 76/4/10, párrafo 9 (CILC); MSC 76/4/19, párrafos 1.2 y 3 (ICS *et al*), y MSC 76/4/22, anexo, sección A/5 (Argentina), al MSWG para su examen.

Enmiendas a los planes de protección de las instalaciones portuarias (PPIP)

4.14 Al examinar las medidas adoptadas por el ISWG con respecto a la aprobación de enmiendas a los PPIP, el Comité tomó nota de que los PPIP deben examinarse en las siguientes circunstancias:

.1 cuando se efectúe una evaluación periódica de la protección;

.2 si se produce un suceso relacionado con la protección;

.3 si la respuesta a una amenaza es deficiente;

.4 para renovar la evaluación de la protección;

.5 si se realiza una inspección;

.6 si hay cambios importantes; y

.7 si se introducen cambios a procedimientos fundamentales o medidas físicas esenciales.

4.15 El Comité tomó nota asimismo de que el ISWG había examinado una serie de criterios generales para su inclusión en la parte A del Código PBIP, basados en el texto existente, y había pedido al Grupo de redacción que elaborara las prescripciones oportunas sobre la enmienda y aprobación de los PPIP. Para facilitar el examen más a fondo de esta cuestión, el Presidente del ISWG preparó el documento MSC 76/ISGW/WP.11 sobre examen, enmienda y aprobación de los PPIP.

4.16 El Comité sancionó las secciones B/16.58 y 16.59 resultantes que figuran en el documento MSC 76/4/1/Add.1, las cuales reflejan dicho planteamiento.

Evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP)

4.17 Al examinar los resultados del examen del ISWG sobre la labor relativa a la preparación y aprobación de las EPIP, el Comité tomó nota de que se había insistido en que la labor relativa a estas evaluaciones no debía delegarse en una entidad no gubernamental. No se había llegado a una conclusión clara acerca de cómo abordar y resolver satisfactoriamente estas inquietudes.

4.18 El Comité examinó los documentos MSC 76/4/7, sección 8 (Dinamarca *et al*), MSC 76/4/8, párrafo 2.1 (ICHCA) y SOLAS/CONF.5/11, párrafos 4 a 6 (Japón).

4.19 El Comité aprobó, en principio, los textos preparados por el Presidente del Grupo de trabajo y la Secretaría con respecto a las responsabilidades que podrían delegarse en una OPR, según se indica en la sección B/4.3 del anexo del documento MSC 76/4/1/Add.1, y a las que no podrían delegarse en una OPR, según se indica en la sección A/4.3 del documento MSC 76/4/1/Add.2, y los remitió al MSWG para su ultimación, teniendo en cuenta las propuestas formuladas en los documentos MSC 76/4/8 (ICHCA) sobre los intervalos entre las aprobaciones, y SOLAS/CONF.5/11 (Japón) sobre la conveniencia de intercalar la palabra "Administración".

Medidas alternativas y equivalencias

4.20 El Comité sancionó la decisión del ISWG con respecto al proyecto de regla XI-2/7.1, sobre Medidas alternativas y equivalencias de dejar entre corchetes el texto "siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo y en la parte A del Código PBIP", a fin de que la Conferencia adopte una decisión sobre esta cuestión.

4.21 El Comité examinó el documento MSC 76/4/17 en el que el Reino Unido propone un texto completamente nuevo, más detallado y normativo, para la regla XI-2/7, y la solución de compromiso propuesta por Dinamarca, Noruega y Suecia (SOLAS/CONF.5/12).

4.22 El Comité aprobó, en principio, la idea de elaborar y acordar medidas alternativas y equivalencias, siempre que queden dentro del ámbito normativo del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, y pidió al MSWG en consecuencia que preparara un texto adecuado para la regla XI-2/7, teniendo en cuenta los documentos MSC 76/4/7 (Dinamarca *et al*) y SOLAS/CONF.5/12 (Dinamarca, Noruega y Suecia). Además, la regla XI-2/7.2, relativa a las equivalencias, debería modificarse para que sea aplicable únicamente a los buques.

Comunicación de información

4.23 Al examinar el tema de la comunicación de información a la OMI acerca de los PPIP aprobados, de conformidad con lo dispuesto en el proyecto de regla XI-2/8.2, el Comité reconoció que se trataba de información esencial para el funcionamiento del sistema de protección y que, si no estaba a disposición del sector del transporte marítimo en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones, sería en la práctica imposible ultimar los PPB, por lo que no podrían hacerse cumplir las prescripciones sobre protección hasta disponer de dicha información. Por otra parte, se reconoció que no es admisible, desde el punto de vista jurídico, exigir la implantación de una disposición antes de su entrada en vigor.

4.24 El Comité acordó, en principio, lo siguiente:

.1 vincular la fecha en la que la información debe ser comunicada a la OMI con la fecha de entrada en vigor;

.2 tratar de establecer la fecha más temprana posible, ya sea la propia fecha de entrada en vigor o una fecha ligeramente posterior;

.3 enmendar el proyecto de resolución de la Conferencia sobre la pronta implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima, a fin de instar a los Gobiernos Miembros a que comuniquen toda la información pertinente a la OMI lo antes posible y, a más tardar, en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones; y

.4 pedir al MSWG que prepare las enmiendas correspondientes al proyecto de regla XI-2/8.2 y el proyecto conexo de resolución de la Conferencia, con miras a su aprobación por el Comité.

Aprobación de los PPIP

4.25 Al examinar las deliberaciones del ISWG sobre la aprobación de los PPIP por las organizaciones de protección reconocidas (OPR), el Comité tomó en consideración las nuevas propuestas recogidas en los documentos MSC 76/4/7, párrafo 2.4.1 (Dinamarca *et al*), MSC 76/4/8, párrafo 1, apartado 4 (ICHCA), MSC 76/4/20, sección 5 (ICS *et al*), SOLAS/CONF.5/11, párrafos 7 a 10 (Japón), así como la sección B/16.60 del documento MSC 76/4/1/Add.1, y la enmienda 3 del documento MSC 76/4/1/Add.2, párrafo 11, que había tenido en cuenta esta cuestión.

4.26 El Comité tomó las medidas que se indican en el párrafo 4.19 *supra*.

Parte B del Código PBIP

4.27 El Comité tomó nota de que el ISWG había autorizado a su Presidente, junto con el Presidente del Grupo de redacción y la Secretaría, a preparar un texto refundido de la parte B y un nuevo preámbulo de la parte A del Código PBIP, labor que habían realizado, y de que el correspondiente texto se recoge en los documentos MSC 76/4/1/Add.1 y MSC 75/4/1, respectivamente. El Comité, tras remitir estos documentos al MSWG para su examen, posterior aprobación por el Comité y presentación a la Conferencia, recordó que había autorizado la celebración de una reunión oficiosa para examinar la parte B del Código PBIP, preparar un texto revisado y presentarlo directamente a la Conferencia, en caso de que el MSWG no pudiera examinar esos documentos por falta de tiempo.

Sistema de alerta de protección del buque

4.28 El Comité examinó y sancionó los resultados de las deliberaciones del ISWG sobre el sistema de alerta de protección del buque propuesto, tomando nota de que el ISWG había llegado a la conclusión de que quedaba pendiente la aclaración de una serie de cuestiones operacionales, especialmente de las relativas a la utilización del alerta de protección y piratería/ataque a mano armada, tales como: activación por descuido, procedimientos para cancelar falsos alertas y medidas que hay que adoptar para responder a un alerta de protección. El ISWG había aprobado las orientaciones sobre las medidas para incrementar la protección marítima que figuran en el documento MSC 76/ISWG/WP.5, anexo 4, con miras a presentarlas al Grupo mixto de trabajo OACI/OMI (JWG) sobre la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que se iba a reunir en Hong Kong (China) en septiembre de 2002.

4.29 El Comité examinó un proyecto de recomendación revisada sobre las normas de funcionamiento para la instalación de un sistema de alerta de protección del buque, presentado por Estados Unidos (MSC 76/4/2), que se basa en el proyecto aprobado por el NAV 48 y el

ISWG reunido en septiembre de 2002, e incorpora algunas pequeñas modificaciones adicionales para su examen por el Comité.

4.30 El Comité, tras sancionar la iniciativa del ISWG de remitir el documento MSC 76/ISWG/WP.5, anexo 4, al mencionado Grupo mixto de trabajo JWG para que éste lo examinara y adoptara las medidas oportunas, y, teniendo en cuenta los apartados correspondientes del informe de dicho Grupo de trabajo (MSC 76/4/3) (que no había ofrecido las orientaciones solicitadas, sino que había planteado una serie de cuestiones fundamentales que requieren un examen más a fondo y un debate más detenido antes de que se adopte en firme ninguna decisión), tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo opinaba que las orientaciones que se recogen en la actualidad en la circular MSC/Circ.967 ya contemplan la posibilidad de un suceso que afecte a la protección marítima y de que el texto tiene en cuenta la necesidad de hacer frente a casos de piratería/robos a mano armada y a otras amenazas para la protección, tales como los ataques terroristas.

4.31 El Comité, tras examinar también los documentos MSC 76/4/10, párrafo 5 (CILC) y MSC 76/4/13, párrafo 9 (Noruega), aceptó en principio la propuesta de Noruega de añadir un nuevo párrafo 7 a la regla XI-2/5, para precisar que también es posible cumplir dicha regla utilizando las instalaciones radioeléctricas existentes prescritas en el capítulo IV del Convenio.

4.32 El Comité acordó también, en principio, que era necesario elaborar una norma de funcionamiento para el equipo nuevo, y que tal norma debía aprobarse en este periodo de sesiones. Por consiguiente, pidió a un grupo de redacción que la ultimara, basándose en el texto recogido en el documento MSC 76/4/2 (Estados Unidos), y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, con miras a su adopción mediante una resolución MSC. Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 76/WP.8), el Comité adoptó la resolución MSC.136(76) sobre Normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque, que figura en el anexo 5.

4.33 El Comité pidió al COMSAR 7 que examinara la norma de funcionamiento que se adopte y le comunique en el MSC 77 si estima necesario introducir alguna enmienda.

Control

4.34 El Comité tomó nota de las deliberaciones del ISWG sobre la cuestión del "control" y de la decisión del Grupo de conservar el proyecto de regla XI-2/9 entre corchetes para que la Conferencia adopte una decisión al respecto.

4.35 Tras tomar nota de que la cuestión del "control" no se había examinado hasta la fecha con excesivo detenimiento, el Comité celebró un breve debate sobre el nuevo texto, a la luz de las nuevas orientaciones recogidas en la parte B y de las propuestas presentadas al respecto en los documentos MSC 76/4/6, párrafo 4 (CIOSL), MSC 76/4/7, sección 4 (Dinamarca *et al*), MSC 76/4/10, párrafos 6 y 7 (CILC), MSC 76/4/13, párrafo 11 (Noruega), MSC 76/4/15 (Estados Unidos), MSC 76/4/18, sección 4 (ICS *et al*), MSC 76/4/20, sección 8 (ICS *et al*), MSC 76/4/22, anexo, regla 9 (Argentina), MSC 76/4/23 (Turquía) y SOLAS/CONF.5/11, párrafos 11 a 14 (Japón).

4.36 El Comité acordó, en principio, sancionar los elementos fundamentales de la versión actual del proyecto de regla XI-2/9, que contempla las medidas de control que pueden adoptarse, en virtud de la sección 9.1, cuando el buque esté en puerto, y las medidas de control que pueden

adoptarse, en virtud de la sección 9.3, cuando el buque haya indicado su intención de entrar a puerto.

4.37 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, en que el derecho de inspeccionar un buque que desee entrar en puerto en virtud del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, debe aplicarse únicamente dentro de los límites exteriores del mar territorial del Estado ribereño, observando que, en virtud de otras normas internacionales y consuetudinarias, los Estados pueden inspeccionar buques fuera de los límites del mar territorial.

4.38 Tras tomar nota de que las propuestas relativas a la cuestión de los "motivos fundados" se habían retirado, el Comité observó asimismo que se elaborarían orientaciones al respecto en la parte B del Código PBIP.

4.39 El Comité pidió al MSWG que examinara las propuestas relativas al proyecto de regla XI-2/9 teniendo presentes las decisiones antedichas, partiendo de la base de que las propuestas de enmienda a las reglas XI-2/9.1.1, 9.2.1.3, 9.2.3 y a la sección A/4.27.2 no se consideraban cuestiones de principio, por lo que se examinarían en el seno de dicho Grupo.

4.40 La delegación de Chipre manifestó que, después de la Conferencia de la próxima semana, el Comité debería examinar la posibilidad de armonizar y refundir todas las disposiciones relativas al control que figuran únicamente en el capítulo I del Convenio SOLAS, como medida a adoptar en una etapa posterior a dicha Conferencia.

Definición del término "puerto"

4.41 El Comité respaldó la decisión del ISWG de conservar entre corchetes la definición de "puerto" en el proyecto de regla XI-2/1.9 para que el Comité o la Conferencia adopte una decisión al respecto, y examinó las nuevas propuestas presentadas sobre el particular en los documentos MSC 76/4/7, sección 2.2 (Dinamarca *et al*), MSC 76/4/19, sección 1.1 (ICS *et al*) y MSC 76/4/22, anexo, regla 1 (Argentina).

4.42 El Comité aceptó, en principio, la propuesta de Dinamarca *et al* (MSC 76/4/7, sección 2.2) de suprimir la definición de "puerto" en la regla XI-2/1.1 del Convenio SOLAS y de ampliar, según proceda, la definición de "instalación portuaria". A tal efecto, pidió al MSWG que elaborara las enmiendas necesarias, teniendo en cuenta otras enmiendas que habrá que adoptar en consecuencia y cerciorándose de que el término "puerto" utilizado en el proyecto de regla XI-2/9 se utiliza en el mismo contexto y tiene el mismo significado que en la regla I/19.4.

Información sobre las autoridades competentes

4.43 El Comité respaldó la recomendación del ISWG de que los datos de las autoridades competentes responsables de la protección marítima deberían actualizarse más frecuentemente en el futuro, concretamente a intervalos de seis meses, y dio las correspondientes instrucciones a la Secretaría.

Resolución A.917(22)

4.44 El Comité respaldó la decisión del ISWG de enmendar las Directrices (resolución A.917(22)) relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo, y dio las correspondientes instrucciones al NAV 49, autorizando al Subcomité a que presente directamente en la vigésima tercera Asamblea el proyecto de directrices enmendadas y el proyecto conexo de resolución de la Asamblea.

Identificación y seguimiento de largo alcance

4.45 Tras tomar nota de las deliberaciones del ISWG sobre la cuestión de la identificación y el seguimiento de largo alcance, el Comité, teniendo también en cuenta el documento MSC 76/4/21 (ICS *et al*), acordó, en principio, estudiar la posibilidad de utilizar el sistema de interrogación secuencial de Inmarsat-C para la identificación y el seguimiento de largo alcance, a reserva de que los Subcomités NAV y COMSAR profundicen el examen de esta cuestión, y les dio instrucciones en este sentido.

4.46 Tras examinar un proyecto de resolución de la Conferencia sobre la pronta implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, el Comité lo remitió al MSWG para su elaboración, junto con las propuestas de la ICS *et al*.

Proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y a la parte A del proyecto de Código PBIP

4.47 Tras examinar los proyectos de texto revisados de las propuestas de enmienda a la regla V/19.2.4 y a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS y al proyecto de parte A del Código PBIP, el Comité, tras debatir brevemente las propuestas y observaciones formuladas, aprobó los proyectos de texto, que se habían presentado al actual periodo de sesiones en los documentos MSC 76/4/1, anexos 1 y 2, y a la Conferencia con las signaturas SOLAS/CONF.5/3/Rev.1 y SOLAS/CONF.5/4/Rev.1, junto con las enmiendas adoptadas en consonancia con decisiones anteriores, y los remitió al MSWG para su ultimación y transmisión, por conducto del Comité, a la Conferencia con miras a su adopción.

Niveles de dotación de los buques

4.48 El Comité examinó el documento MSC 76/4/5, presentado por Filipinas, en el que se propone examinar la dotación y el número de tripulantes a bordo, habida cuenta de las responsabilidades adicionales del OPB y de otros cambios anteriores de sus responsabilidades, que inciden en la dotación necesaria (por ejemplo, la introducción del SMSSM y la consiguiente pérdida del oficial de radiocomunicaciones), y se sugiere que un oficial o un marinero, que sea parte de la dotación existente o que se reclute adicionalmente, pueda desempeñar las funciones de administración, protección del buque, radiocomunicaciones y mantenimiento electrónico para ayudar al capitán en sus numerosas tareas administrativas.

4.49 El Comité acordó remitir la propuesta de Filipinas (MSC 76/4/5) al MSWG, para que éste la examine más a fondo en el contexto de los principios relativos a la dotación de seguridad recogidos en la resolución A.890(21) y le asesore sobre las medidas ulteriores que conviene adoptar en este sentido.

Factor humano y permisos en tierra

4.50 El Comité estuvo en principio de acuerdo con la idea propuesta por la CIOSL en el anexo del documento MSC 76/4/6, que recoge un proyecto de resolución de la Conferencia, y lo remitió al MSWG para que lo ultimase y le informase de las cuestiones que habría que examinar más a fondo en este contexto, si lo estima necesario.

Ataques a los buques

4.51 El Comité acordó, en principio, incluir reglas relativas a los ataques a los buques tanto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS como en las partes A y B del Código PBIP, y pidió al MSWG que preparara enmiendas en este contexto, basándose en el documento SOLAS/CONF.5/10.

Cuestiones pendientes

4.52 El Comité remitió los siguientes documentos y cuestiones al MSWG para su examen: MSC 76/4/11 y MSC 76/4/12 (República de Corea) - verificación; MSC 76/4/13, párrafos 7, 8, 21, 22 y 23 (Noruega) - facultades discrecionales del capitán, formación y ejercicios, verificación; MSC 76/4/18, párrafos 2.1 y 2.2 (ICS *et al*) - facultades discrecionales del capitán; MSC 76/4/14, (BIMCO *et al*) - formación de guardias de seguridad armados; MSC 76/4/19, sección 5 (ICS *et al*) - formación y ejercicios; y MSC 76/4/10, párrafos 12 y 13 (CILC) - formación y ejercicios; SOLAS/CONF.5/11, párrafo 15 (Japón) - los PPB y el Código IGS.

Resoluciones de la Conferencia

4.53 El Comité aprobó los proyectos de resolución de la Conferencia sancionados por el ISWG, que se habían presentado también a la Conferencia con la signatura SOLAS/CONF.5/5 y Corr.1, y los remitió, junto con el proyecto de resolución de la Conferencia propuesto por la CIOSL en el anexo del documento MSC 76/4/6, al MSWG para su ultimación y transmisión, por conducto del Comité, a la Conferencia con miras a su adopción.

Plan de trabajo

4.54 El Comité observó que el ISWG no había modificado el plan de trabajo ni el calendario para la futura labor aprobados por el MSC 75.

Adelantos en la cooperación con la OIT en materia de protección

4.55 El Comité tomó nota de la información facilitada por la OIT en la reunión de septiembre de 2002 del ISWG en relación con los preparativos para la constitución prevista de un grupo de mixto trabajo OIT/OMI sobre la elaboración de un código complementario que abarque todas las cuestiones relacionadas con la protección en las zonas portuarias, así como de la información sobre los progresos conseguidos hasta al fecha en relación con la identificación de la gente de mar y otras cuestiones de protección (MSC 76/INF.22), y manifestó su agradecimiento a la OIT por la rapidez con la que había realizado esta labor.

Protección de la carga

4.56 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la ISO en el documento MSC 76/4/9 y de los últimos avances, mencionados verbalmente, sobre las actividades relativas a la protección, sobre todo en relación con los precintos de los contenedores.

Número de identificación del buque

4.57 El Comité examinó el documento MSC 76/4/24, presentado por la ICS *et al* (que se ha presentado también a la Conferencia con la signatura SOLAS /CONF.5/8) y, tras recordar la decisión del MSC 75 y del MSWG de aprobar los proyectos de enmienda al capítulo XI-1/3 del Convenio SOLAS sobre el número de identificación del buque, y de no adoptar una solución de compromiso propuesta verbalmente por el CILC de limitar esta prescripción a buques de arqueo bruto inferior a 10 000, acordó reafirmar la decisión del MSC 75 de aprobar los proyectos de enmienda a la regla XI-1/3 del Convenio SOLAS, sin modificaciones, puesto que no se han presentado nuevos argumentos y la opinión mayoritaria seguía siendo la misma.

Implantación en fecha temprana del SIA

4.58 El Comité examinó el documento MSC 75/17/4, presentado por la ICS *et al*, que se había aplazado hasta el actual periodo de sesiones y guardaba relación con el documento SOLAS/CONF.5/9, que se ha presentado a la Conferencia, en el que se expresa inquietud con respecto a la implantación en fecha temprana de los SIA, y acordó dejar la decisión a este respecto en manos de la Conferencia.

Examen del Convenio de Represión de Actos Ilícitos (Convenio SUA)

4.59 El Comité tomó nota de que el LEG 85 (MSC 76/4/4) había seguido trabajando en el examen del Convenio y del Protocolo SUA (Roma, 1988) en el marco de la labor contemplada en la resolución A.924(22).

Medidas de protección del transporte adoptadas en colaboración con el G8

4.60 El Comité tomó nota de la circular Nº 2425, de 24 de octubre de 2002, en la que se comunica que los líderes del G8, en su cumbre celebrada en Kananaskis, Alberta (Canadá) en junio de 2002, se habían centrado en la cuestión del terrorismo y en la necesidad de proteger el sector marítimo contra ataques terroristas, y reconoció al mismo tiempo la función de la OMI en este esfuerzo mundial concertado.

Constitución del Grupo de trabajo sobre protección marítima

4.61 Tras aprobar el informe del ISWG en términos generales, el Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo sobre protección marítima para que examinara todos los documentos presentados bajo este punto del orden del día, teniendo en cuenta las decisiones de principio y otras decisiones adoptadas en el Pleno (documento MSC 76/WP.7), y en particular, para que examinara:

.1 los anteproyectos de enmienda a la regla V/19.2.4 del Convenio SOLAS;

.2 los anteproyectos de enmienda a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS;

.3 el anteproyecto de código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), parte A (obligatoria);

.4 los anteproyectos de resoluciones de la Conferencia, según proceda; y

.5 si disponía de tiempo suficiente, también la parte B, que tiene carácter de recomendación, del Código PBIP (partiendo de la base de que, si el MSWG no tenía el tiempo suficiente para examinar la parte B del Código PBIP, el Presidente del MSWG convocaría una reunión el viernes 6 de diciembre con las delegaciones interesadas y la Secretaría, para examinar la parte B y preparar un documento refundido/texto revisado, que se presentaría directamente a la Conferencia el lunes 9 de diciembre).

Medidas adoptadas una vez concluida la labor del Grupo de trabajo

4.62 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSC 76/WP.12 y Add.1 a 3), el Comité tomó nota de las medidas adoptadas en relación con los diversos documentos y propuestas que se habían presentado y los resultados de las deliberaciones del Grupo, que se recogen en su informe (MSC 76/WP.12), el cual aprobó en términos generales, y en particular:

.1 aprobó la presentación a la Conferencia, con miras a su adopción, de:

.1 los anteproyectos de enmienda a los capítulos V, XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 1 del documento MSC 76/WP.12/Add.1;

.2 el anteproyecto de parte A del Código PBIP, que figura en el anexo 2 del documento MSC 76/WP.12/Add.2; y

.3 los anteproyectos de resoluciones de la Conferencia, que figuran en el anexo 3 del documento MSC 76/WP.12/Add.3;

.2 tomó nota de la convocatoria, el 6 y 7 de diciembre de 2002, de una reunión de un grupo oficioso para examinar la parte B del Código PBIP, al que autorizó a presentar los resultados de sus deliberaciones directamente a la Conferencia, una vez que contaran con el apoyo de uno o varios Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (véase el párrafo 4.8); y

.3 pidió al STW 34 que examinara los apartados pertinentes de la resolución A.890(21) a la luz del proyecto de resolución [3] de la Conferencia (Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima), si se adopta dicho proyecto (véase asimismo el párrafo 20.60.1.1).

4.63 Al tomar nota en particular de las disposiciones del proyecto de regla XI-2/9.2.3 relativas al periodo de tiempo que hay que conservar la información a bordo, de conformidad con el proyecto de regla XI-2/9.2.1, el Comité observó que el texto era el resultado de una refundición por parte del MSWG de las propuestas presentadas por Dinamarca *et al* (MSC 76/4/7, párrafo 44.5.1) y el CILC (MSC 76/4/10).

4.64 Por lo que respecta a lo dispuesto en el proyecto de regla XI-2/7.3 en relación con la prohibición de las actividades de buque a buque con buques no cubiertos por los acuerdos alternativos sobre protección contemplados en dicha regla, el Comité observó que el grupo oficioso elaboraría orientaciones específicas con miras a su inclusión en la parte B del Código PBIP y a que la Conferencia las examine más a fondo.

4.65 El Comité tomó nota de que la delegación del Canadá tenía intención de presentar a la Conferencia una propuesta relativa a la divulgación y la utilización de la información personal.

4.66 El Comité pidió a la Secretaría que remitiera a la Conferencia, con miras a su adopción, los proyectos de enmienda aprobados de los capítulos V, XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS, el texto del proyecto de Código PBIP y los proyectos de resoluciones de la Conferencia, y recomendó que se utilicen como documentos de base.

4.67 El Comité manifestó su profundo agradecimiento al MSWG y en particular a su Presidente, el Sr. F. Wall (Reino Unido) y al Presidente del Grupo de redacción, Sr. N. Charalambous (Chipre), por la labor realizada en tan breve periodo de tiempo y expresó su deseo de que la Conferencia de 2002 de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS sobre protección marítima culmine con éxito su labor.

4.68 La delegación de los Estados Unidos expresó su agradecimiento al Comité, a los miembros del MSWG y a todos los que han contribuido a esta importante misión e indicó que esperaba que este ingente esfuerzo culminase con éxito en la inminente Conferencia. Dicha delegación opinó también que se han realizado avances notables en la elaboración de prescripciones útiles para incrementar la protección marítima en el plano mundial, en un periodo de tiempo muy breve, y que se trataba de un logro excepcional sin parangón en el seno del sistema de las Naciones Unidas. Subrayó que eso había sido posible gracias a las extraordinarias cualidades de dirección del Presidente del Comité y del Presidente del ISWG, a la infatigable asistencia de la Secretaría de la OMI y a la excelente cooperación y trabajo en equipo de todas las delegaciones que habían participado en las diversas reuniones especiales convocadas en el curso de los últimos doce meses.

5 SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

GENERALIDADES

5.1 El Comité recordó que, al examinar este punto, el MSC 75 había tratado las cuestiones resultantes de los informes sobre el granelero **Derbyshire**, junto con estudios EFS sobre la seguridad de los graneleros, y que había acordado, en principio, que debería volver a constituirse el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros en el actual periodo de sesiones para que siguiera debatiendo estas cuestiones con el fin de elaborar una lista definitiva de recomendaciones para la adopción de las decisiones pertinentes.

5.2 Tras una presentación general sobre la labor relativa a la seguridad de los graneleros llevada a cabo en el MSC 75 y el SLF 45 (MSC 76/5), el Comité recordó las medidas que adoptó con respecto a las dos cuestiones anteriores en su último periodo de sesiones, y tomó nota de los resultados del DE 45 sobre las cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros, en particular las concernientes a medios alternativos de sellar los tubos de gatera, y el acceso a la caja de cadenas, y los diseños de construcción, además de otros planos que han de conservarse a

bordo. Al ocuparse de la sección 8 (Proyecto y equipo del buque) se informa de los resultados de la labor del DE 45 sobre estas cuestiones.

ESTUDIOS EFS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

5.3 Al examinar este tema, el Comité tenía ante sí los documentos remitidos por:

.1 el Reino Unido, como coordinador de un estudio EFS sobre la seguridad de los graneleros realizado en colaboración internacional, que presentó el informe final del mencionado estudio junto con varios documentos conexos (MSC 76/5/5, MSC 76/5/3, MSC 76/5/4, MSC 76/INF.5, MSC 76/INF.6, MSC 76/INF.7 y MSC 76/INF.8);

.2 el Reino Unido, que instó al Comité a que aprobase, como mínimo, las ocho medidas específicas para el control del riesgo que se proponían en el documento MSC 76/5/17, dando alta prioridad a las medidas enumeradas en los párrafos 28.1 a 28.5 del mismo y propuso dos opciones adicionales de control del riesgo en relación con las prescripciones sobre resistencia de los mamparos transversales estancos (MSC 76/5/8);

.3 el Japón, que presentó los resultados de un estudio general sobre datos de siniestros relacionados con las tapas de escotilla (MSC 76/5/13 y MSC 76/INF.17) y que formuló observaciones en relación con las conclusiones recogidas en el documento MSC 74/5/5 sobre los trajes de inmersión y los botes salvavidas de caída libre (MSC 76/5/14 y MSC 76/5/15);

.4 Grecia, que recomendó la debida evaluación de las ventajas y desventajas de los buques de doble forro en el costado (MSC 76/5/9) e indicó su opinión sobre los resultados de los diversos estudios EFS (MSC 76/5/19);

.5 España, que analizó los problemas relacionados con la interfaz buque/terminal de carga (MSC 76/5/1) y presentó una evaluación de las dificultades prácticas y los posibles efectos de implantar determinadas opciones de control de riesgo (MSC 76/5/2);

.6 las Islas Marshall, que propusieron mejorar la seguridad de los graneleros a la luz de la avería estructural del envolvente del casco de la motonave **Lake Carling***, incluidas las enmiendas a las recomendaciones para la adopción de decisiones (MSC 76/5/16 y MSC 76/INF.9);

.7 IBTA, que formuló observaciones sobre el documento MSC 76/5/1 (MSC 76/5/11);

.8 INTERCARGO, que formuló observaciones específicas sobre los buques de doble forro en el costado (MSC 76/5/6);

.9 la ICS, que formuló observaciones sobre el proceso de toma de decisiones y la interfaz entre las normas de las sociedades de clasificación y la reglamentación de la OMI (MSC 76/5/18); y

---

* Puede consultarse el informe sobre la investigación del siniestro de la motonave **Lake Carling** en el siguiente sitio en la Red: http://www.register-iri.com/investigation reports/Lake Carling.doc.

.10 la IACS, que informó sobre los progresos realizados con respecto a las medidas adoptadas por la IACS para mejorar la seguridad de los graneleros (MSC 76/INF.19), facilitó las conclusiones iniciales del equipo del proyecto de la IACS sobre la integridad del forro del costado (MSC 76/INF.21) y presentó un glosario de expresiones sobre la EFS (MSC 76/INF.3).

5.4 En relación con los progresos realizados por la IACS con respecto a la revisión de la Prescripción unificada S21, el observador de la IACS agradeció al Comité su tolerancia al haber aceptado el documento MSC 76/5/20 para su examen, a pesar de que sólo se había enviado unos días antes de iniciarse el periodo de sesiones, y explicó las principales características de la última versión de la Prescripción unificada S21 (Rev.2), que figura en el documento.

5.5 Con respecto a la propuesta formulada por las Islas Marshall encaminada a enmendar la lista preliminar de las recomendaciones para la toma de decisiones (MSC 76/5/16, párrafo 15), el Comité consideró que de momento no era adecuado, dado que las medidas adicionales propuestas se derivan de la investigación de un accidente y no de un estudio EFS. En cuanto a la propuesta de tener en cuenta el régimen de carga, debido a que dicho régimen afecta a las características de los esfuerzos del buque, al elaborar el Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales (MSC 76/5/16, párrafo 17), propuesta que, si se aprueba, podría remitirse al Subcomité DSC para la adopción de las correspondientes medidas, el Comité observó que el DSC 7 había solicitado su asesoramiento acerca de si debería proseguir la labor sobre este Manual (véanse también los párrafos 5.50, 5.51, 13.21 a 13.28 y 20.10).

Recomendación sobre el proceso EFS de toma de decisiones

5.6 El Comité examinó otro documento presentado por el Japón (MSC 76/5/12), en el que se proponían varias consideraciones sobre el proceso de toma de decisiones cuando los estudios EFS independientes muestren recomendaciones finales diferentes, y reconociendo que las propuestas del Japón no se limitaban a la cuestión de la seguridad de los graneleros, acordó que el documento, junto con las observaciones al respecto y cualesquiera propuestas de enmendar las Directrices EFS que pudieran presentar los Miembros y las organizaciones internacionales, deberían examinarse al tratar el punto sobre "Evaluación formal de la seguridad", cuando vuelva a incluirse en el orden del día del Comité.

Observaciones sobre cuestiones relacionadas con la EFS

5.7 Tras un intercambio general de opiniones en relación con los documentos presentados sobre los estudios EFS dedicados a la seguridad de los graneleros, el Comité acordó que:

.1 tras varios años de intensa labor sobre el tema, había llegado la hora de adoptar decisiones adecuadas para salvaguardar en mayor medida la vida de cuantos prestan sus servicios a bordo de graneleros;

.2 el examen de las propuestas de recomendación para la toma de decisiones debería basarse en principios técnicos bien concebidos, dando prioridad a aquellas medidas que, en combinación con otras que tratan de cuestiones comunes o afines, permitirían la mayor reducción del riesgo;

.3 la labor del grupo debería encaminarse a la preparación de las medidas que procede aplicar primero a los buques nuevos y luego repetirse en los buques existentes, según corresponda;

.4 convendría tener en cuenta el efecto de las medidas de control del riesgo ya implantadas; y

.5 convendría posponer hasta el MSC 77 el examen de las medidas de seguridad para graneleros de eslora inferior a 150 m.

Las cuestiones técnicas se remitieron al Grupo de trabajo para su examen detallado.

OTRAS CUESTIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

5.8 Al tratar otras cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros, el Comité tomó nota de tres documento presentados por el Reino Unido (MSC 76/INF.10, MSC 76/INF.11 y MSC 76/INF.12), en los que se daba cuenta de diversos aspectos de un extenso programa de pruebas con modelos sobre la carga de las tapas de escotilla de los graneleros, y acordó tenerlos en cuenta igualmente al ocuparse de varios de los proyectos de enmienda al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga (véanse también los párrafos 5.17.2 y 12.11).

5.9 El Comité examinó un documento presentado por Grecia (MSC 76/5/10), en el que se subraya la necesidad de garantizar la construcción de graneleros y petroleros robustos y se proponen las medidas que debería adoptar el Comité, las sociedades de clasificación, los astilleros y los Gobiernos de los Estados donde se encuentran éstos. Posteriormente, tras recordar los resultados del examen del documento C 89/12/1 (presentado por las Bahamas y Grecia) que efectuó el Consejo en su 89º periodo de sesiones (según se informó en el documento MSC 76/2/Add.1, párrafo 7) (véase también el párrafo 2.2), las delegaciones de Grecia y las Bahamas señalaron que remitirían otras propuestas sobre la cuestión al MSC 77 para un examen a fondo, según sugirió el Consejo.

5.10 El Comité tomó nota de la información facilitada por Noruega en el documento MSC 76/INF.15, complementado por una presentación, sobre las principales características de seguridad de un proyecto de granelero innovador basado en la construcción tipo " emparedado".

5.11 Con respecto a las observaciones sobre las propuestas de nuevas reglas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS presentadas por BIMCO e ICS (MSC 76/5/7), el Comité acordó al tratar el documento o analizar el punto 3 del orden del día, cuando se examinen las propuestas de nuevas reglas para su adopción (véase también el párrafo 5.17.3).

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA

5.12 El Comité tomó nota de que el SLF 45 había invitado, entre otras cosas, al Comité a que examinase las propuestas de enmienda al anexo B del Protocolo de 1988 relativo a al Convenio de Líneas de Carga, en particular las cifras y expresiones entre corchetes que figuran en la propuesta de regla 16-1 (Tapas de escotilla), con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones, y su ulterior adopción en el MSC 77.

5.13 Posteriormente, el Comité acordó que, en lugar de debatir en el Pleno las cuestiones antes mencionadas aún no resueltas al tratar el punto 12 del orden del día (Estabilidad, líneas de carga

y seguridad de los buques pequeños), bajo el cual podría examinarse el informe del Subcomité SLF, tales cuestiones deberían examinarse en relación con este punto del orden del día y luego remitirse al Grupo de trabajo para su examen detallado, dado que guardan relación con varias de las demás cuestiones que ha de tratar el Grupo bajo el epígrafe de la seguridad de los graneleros.

Cargas de proyecto debidas a las olas

5.14 El Comité examinó los documentos presentados por el Reino Unido (MSC 76/12/2 y Corr.1), en los que se propone un modo de resolver el problema de los valores límite superior e inferior para las cargas de proyecto debidas a las olas, y por el Japón (MSC 76/12/4), en el que se propone corregir el valor de carga debida a las olas para los buques a los que se asigne un francobordo reducido.

5.15 Tras haber debatido sobre esta cuestión en principio, el Comité la remitió al Grupo de trabajo para su examen detallado, al que pidió que elaborase valores convenidos sobre las cargas de proyecto debidas a las olas para determinar la resistencia de las tapas de escotilla con arreglo al proyecto de regla 16-1 del Protocolo relativo al Convenio de Líneas de Carga, basándose para tales valores en las propuestas que se incluyen en el documento MSC 76/12/2, y también teniendo en cuenta, de ser necesario, los documentos MSC 76/INF.10, MSC 76/INF.11 y MSC 76/INF.12.

Flotabilidad de reserva

5.16 El Comité examinó los documentos presentados por el Japón (MSC 76/12/3 y Corr.1), en los que se formulan observaciones sobre el proyecto de prescripciones relativas a la flotabilidad de reserva introducidas en la propuesta de regla 39 - Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva, y por China (MSC 76/12/5), que se muestra a favor de conservar las prescripciones propuestas en relación con la flotabilidad de reserva. Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité acordó conservar las disposiciones sobre la flotabilidad de reserva y pidió al Grupo de trabajo que examinase en mayor medida el texto propuesto por el Subcomité SLF y que asesorase al Pleno sobre los resultados de dicho examen.

NUEVA CONVOCATORIA DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

5.17 Según decidió el MSC 75, el Comité volvió a convocar al Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros con el siguiente mandato:

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

.1 teniendo en cuenta las decisiones del Pleno, examinar los documentos MSC 76/5, MSC 76/5/1, MSC 76/5/2, MSC 76/5/3, MSC 76/5/4, MSC 76/5/5, MSC 76/5/6, MSC 76/5/8, MSC 76/5/9, MSC 76/5/11, MSC 76/5/12, MSC 76/5/13, MSC 76/5/14, MSC 76/5/15, MSC 76/5/16, MSC 76/5/17, MSC 76/5/18 y MSC 76/5/19, tomando nota, al mismo tiempo, de los documentos MSC 76/INF.3, MSC 76/INF.5, MSC 76/INF.6, MSC 76/INF.7, MSC 76/INF.8, MSC 76/INF.9, MSC 76/INF.10, MSC 76/INF.11, MSC 76/INF.12, MSC 76/INF.17 y MSC 76/INF.21, con miras a:

.1 examinar la lista preliminar de recomendaciones para la toma de decisiones convenida en el MSC 75 (MSC 76/5), junto con las observaciones al

respecto y las propuestas de nuevas recomendaciones presentadas al actual periodo de sesiones;

.2 elaborar un proyecto convenido de lista definitiva de recomendaciones para la toma de decisiones, tratando de combinar las recomendaciones que tratan de cuestiones comunes y que pueden complementarse mutuamente, y examinar primero aquellas medidas que permitirán la mayor reducción del riesgo, empezando con los buques nuevos;

.3 indicar los órganos de la OMI que deberían encargarse de las medidas reglamentarias resultantes de cada una de las recomendaciones convenidas; y

.4 preparar un plan de trabajo especificando el número de periodos de sesiones requeridos por cada órgano de la OMI según lo indicado en el subpárrafo .3 anterior y la propuesta de un plazo para la presentación de sus conclusiones al Comité, a fin de que éste las examine;

con respecto a las propuestas de enmienda al Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga:

.2 teniendo en cuenta las decisiones formuladas en el Pleno sobre la cuestión, examinar los documentos MSC 76/12 (párrafo 2.3), MSC 76/12/2 y Corr.1, MSC 76/12/3 y Corr.1, MSC 76/12/4, MSC 76/12/5 y MSC 76/5/20, remitiéndose cuando sea necesario a los documentos MSC 76/INF.10, MSC 76/INF.11 y MSC 76/INF.12, con miras a:

.1 convenir valores con respecto a las cargas de proyecto debidas a las olas para determinar la resistencia de las tapas de escotilla conforme a la regla 16-1, sirviéndose de las propuestas que se incluyen en el documento MSC 76/12/2 como base de los valores para las cargas debidas a las olas;

.2 elaborar una expresión convenida que sustituya la expresión "sea cual fuere el estado de la mar" del proyecto de regla 16-1 8); y

.3 examinar la cuestión de la flotabilidad de reserva bajo el proyecto de regla 39, y asesorar al Pleno según corresponda; y

con respecto al documento MSC 76/5/7:

.3 examinar si se requiere una norma de funcionamiento para las alarmas de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos en virtud del proyecto de nueva regla XII/12 del Convenio SOLAS, y asesorar al Pleno según corresponda.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

5.18 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 76/WP.16), el Comité lo aprobó en general y tomó las medidas sobre las cuestiones relativas a los estudios EFS dedicados a la seguridad de los graneleros que se indican en los párrafos siguientes. De las decisiones formuladas con respecto a las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga se informa en los párrafos 12.10 a 12.20).

Observaciones generales relativas a los procedimientos para la evaluación formal de la seguridad (EFS)

5.19 El Comité señaló que, durante las deliberaciones del Grupo de trabajo, la delegación de Liberia había reiterado su firme apoyo a las iniciativas encaminadas a incrementar la seguridad de los graneleros y el efecto positivo que la EFS había tenido en el proceso normativo de la OMI. No obstante, esa delegación había manifestado cierta inquietud sobre la necesidad de celebrar un debate más informativo de las opciones de control del riesgo (OCR) antes de recomendar al Comité que las adopte y había señalado a la atención del Grupo la etapa 5 del planteamiento de la EFS: el proceso de toma de decisiones. La toma de decisiones se basa en los resultados de la EFS y en otros factores que puedan tener influencia sobre esta decisión. Para que quienes toman decisiones puedan examinar correctamente un supuesto de OCR deberían resumirse de manera adecuada y transmitirse tanto verbalmente como por escrito las incertidumbres, metodologías y todo factor importante que puedan afectar a las decisiones. La delegación de Liberia deseaba que esta cuestión se estudie del modo apropiado para que los futuros EFS puedan ser más transparentes y faciliten el proceso de toma de decisiones.

5.20 La delegación de la China manifestó que, si bien se había realizado una amplia labor con respecto a los diversos estudios EFS, la tarea aún no había concluido puesto que no se ha calculado con el debido rigor la reducción potencial del riesgo de las OCR combinadas, de conformidad con las Directrices para la aplicación de la EFS (MSC/Circ.829 - MEPC/Circ.335). Por consiguiente, la delegación hubiera preferido que se justificase con una mayor transparencia, recurriendo a cifras de reducción de los riesgos, las recomendaciones escogidas para adoptar las decisiones.

5.21 Varias delegaciones, si bien estuvieron de acuerdo con el principio enunciado por las delegaciones de China y Liberia, reconocieron que las OCR recomendadas propuestas por el Grupo constituyen un conjunto de medidas que contribuirán considerablemente a incrementar la seguridad de los graneleros, si bien será necesario dedicar una atención especial a los buques existentes y cerciorarse de que se tienen plenamente en cuenta las lecciones aprendidas.

5.22 No obstante, la delegación del Reino Unido, con el apoyo de la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra, encomió la labor realizada por el grupo y expresó satisfacción por la forma en que durante el transcurso de los años se habían puesto en práctica la totalidad de los procedimientos para la EFS, incluidas las etapas finales durante el presente periodo de sesiones. En todos los estudios EFS realizados se había observado la debida transparencia, como lo demostraba el gran número de documentos y de informes sobre la labor efectuada presentados en cada etapa del proceso. En el caso del esfuerzo a nivel internacional en materia de EFS, un comité de dirección del proyecto formado por representantes de todos los Miembros y organizaciones internacionales participantes en la labor había aportado un grado adicional de transparencia. Además, con referencia al anexo 2 del documento MSC 76/5/5, resultaba claro que se habían seguido las Directrices EFS en la agrupación de las diversas medidas de control de riesgos a fin de formular las OCR recomendadas. De acuerdo con dicha delegación, había llegado el momento de que el Comité tomara las decisiones apropiadas y pasara a la próxima etapa con la mayor urgencia.

5.23 El Presidente, al resumir las observaciones generales mencionadas, declaró que el tema de la seguridad de los graneleros había sido objeto de un considerable debate durante los años y que nunca antes se había contado con tanto material general para tomar decisiones. Señaló que, sin

embargo, resultaba esencial observar que la EFS no es por sí misma un proceso de adopción de decisiones sino un importante instrumento para dicho proceso. El progreso realizado hasta ese momento constituía un paso adelante fundamental y las lecciones aprendidas permitirán refinar aún más las Directrices EFS cuando el tema vuelva a incluirse en el orden del día del Comité.

Examen de la lista preliminar de recomendaciones

5.24 El Comité examinó por separado inicialmente las recomendaciones preliminares para la toma de decisiones convenidas en el MSC 75 (MSC 76/5, párrafo 5), junto con todas las observaciones al respecto formuladas en el actual periodo de sesiones y en el Pleno, y también las recomendaciones complementarias que se remitieron a este periodo de sesiones, mediante los documentos MSC 76/5/5, MSC 76/5/8, MSC 76/5/16 y MSC 76/5/17.

Doble casco (B5): Doble forro en el costado

Buques nuevos

5.25 El Comité examinó la recomendación de prescribir la construcción de doble forro en el costado a todos los graneleros nuevos de una eslora igual o superior a 150 m, teniendo también en cuenta las observaciones sobre la cuestión que figuran en los documentos MSC 75/5/2, MSC 76/5/4, MSC 76/5/5, MSC 76/5/6, MSC 76/5/9 y MSC 76/5/17 y otras observaciones verbales, y se mostró de acuerdo con la recomendación, que debería implantarse por medio de enmiendas a las reglas pertinentes del capítulo XII del Convenio SOLAS y de otros capítulos, según proceda. Sin embargo, un número reducido de delegaciones, sin oponerse a esta decisión, no estuvo de acuerdo en que se introduzca con carácter obligatorio el doble forro en el costado, dado que a su parecer quedan aún algunos requisitos técnicos por examinar con detenimiento. Al llegar a sus conclusiones favorables a la construcción con doble forro en el costado, el Comité acordó que era necesario mantener el principio de la norma de un compartimiento y elaborar unas reglas técnicas internacionalmente armonizadas para el doble forro en el costado y para los revestimientos (véase también el párrafo 5.28 que figura más adelante), preferiblemente en colaboración con la IACS, así como examinar la anchura del espacio del doble casco, dado que afecta a la existencia de un acceso adecuado para la inspección y el mantenimiento.

5.26 El Comité acordó también que en la elaboración de las prescripciones pertinentes se proceda a examinar el impacto de cuestiones conexas, tales como la función de los espacios del doble casco y su tratamiento, la resistencia del forro interior y otras cuestiones, y pidió al Subcomité DE que elabore el proyecto de enmiendas que será necesario introducir en el Convenio SOLAS, teniendo en cuenta las preocupaciones al respecto del Grupo que se reflejan en el párrafo anterior.

Revestimiento mejorado (A6/B7): Controles y/o normas de rendimiento de los revestimientos protectores en relación con la compatibilidad de las cargas

Buques nuevos

5.27 Al examinar esta opción de control de riesgos, el Comité tomó nota de que la regla II/1/3-2 del Convenio SOLAS obliga a revestir los tanques dedicados al agua de lastre de mar en los graneleros y petroleros, y remite a las Directrices para la selección, la aplicación y el mantenimiento de sistemas de protección contra la corrosión de los tanques dedicados a lastre de agua de mar (resolución A.798(19)), y reconoció que si esta prescripción se aplica también a las bodegas de carga, podrían crearse graves problemas, dado que la reacción de la carga puede variar según el revestimiento que se utilice.

5.28 Por tanto, el Comité acordó que sólo se exija el revestimiento prescrito actualmente en el Convenio SOLAS para los espacios de lastre en los tanques dedicados al agua de lastre de mar y los espacios perdidos del doble casco en los buques nuevos, que se habrán construido con doble forro en el costado, dejando el revestimiento de las bodegas de carga a discreción de la sociedad de clasificación y del propietario del buque. A pesar de lo establecido en las Directrices antes referidas, el Comité consideró que es necesario que los revestimientos se rijan por normas internacionales de calidad, según se indica en el párrafo 5.25 *supra*, para lo cual encomendó al Subcomité DE la tarea de elaborar dichas normas, e invitó a participar en esta labor a la IACS, a otros Miembros y a organizaciones internacionales.

Buques existentes

5.29 En lo que respecta a los buques existentes, el Comité estuvo de acuerdo en que era importante mantener en buenas condiciones los revestimientos, en caso de que los hubiese, durante toda la vida útil del buque, reconociendo que en la actualidad se ha establecido un control suficiente del estado de los revestimientos mediante el programa mejorado de inspecciones (resolución A.744(18), enmendada) y, por tanto, acordó que esta opción de control de riesgos sea abordada por la sociedad de clasificación y el propietario del buque.

Normas para la reparación de estructuras de acero (B10): Controles más estrictos de las calidades de acero y las varillas de soldadura utilizadas en las reparaciones durante el servicio. Propuesta de establecimiento de un código de colores reconocido internacionalmente para los revestimientos de imprimación del acero

Buques nuevos y buques existentes

5.30 Al examinar esta opción recomendada, el Comité tomó nota de que, si bien existen normas industriales relativas a las reparaciones y la construcción de buques, sólo se aplican dichas normas cuando las reparaciones se realizan bajo la supervisión de la sociedad de clasificación. Algunas veces, sin embargo, el buque se repara sin que se notifique a la sociedad de clasificación (pese a constituir una obligación del propietario), y no se disponen de registros que certifiquen cuándo o dónde se efectuaron las reparaciones o si éstas se realizaron mientras el buque estaba a flote o en dique seco.

5.31 En consecuencia, el Comité acordó que se recuerde a los propietarios y armadores sus obligaciones por medio de una circulares MSC en la que se haga referencia a sus responsabilidades en virtud de la regla II-1/3-1 del Convenio SOLAS, en lo que respecta, entre

otras cosas, a la disposición de que el buque se mantenga conforme a los requisitos estructurales de las sociedades de clasificación reconocidas, y otras obligaciones conexas de gestión estipuladas en el Código IGS. El Comité pidió al Subcomité DE que prepare un proyecto de circular MSC a tal efecto.

Margen adicional contra la corrosión de las cuadernas de bodega (Japón OCR16): Los márgenes contra la corrosión de las cuadernas de bodega serán suficientes para compensar una posible pérdida de grosor en las soldaduras en ángulo recto y las planchas del ala/alma durante la vida útil del buque teniendo en cuenta los distintos tipos de corrosión en el expediente de siniestros

Buques nuevos

5.32 Recordando su decisión anterior de que se exija el doble forro en el costado en todos los graneleros nuevos, el Comité consideró que esta opción de control de riesgos no es pertinente para los graneleros de doble casco, dado que las cuadernas de la bodega se situarían frente al espacio del doble casco y no estarían en contacto con la carga. Por tanto, el Comité acordó que no es necesario tomar medidas respecto de esta opción.

Castillo de proa (IACS): Superestructura en el extremo de proa

Buques nuevos

5.33 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la IACS sobre la elaboración en curso de la Prescripción unificada S28, que exige instalar un castillo de proa en los graneleros cuyo contrato de construcción estipula su entrega el 1 de enero de 2004 o posteriormente, con el propósito de proteger los accesorios de la cubierta del castillo contra cargas de golpes de mar y hacer mínimo el impacto de tales cargas sobre las tapas de las escotillas de proa.

5.34 El Comité también tomó nota de que, aunque la instalación de un castillo de proa como tal no constituía una prescripción de la OMI, el proyecto de regla 39 del Protocolo relativo al Convenio de Líneas de Carga sobre Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva exigiría una flotabilidad de reserva adicional a proa coherente con la provisión de arrufos y/o un castillo de proa.

Amurada/rompeolas (A8): Estructuras proyectadas para reducir el impacto de los cáncamos de mar y apartarlos de escotillas y equipo de la cubierta de castillo que sean vulnerables

Buques existentes

5.35 El Comité consideró que esta opción de control de riesgos no es aplicable a los buques nuevos ni tampoco es eficaz en función de los costos para los buques existentes. Por tanto, acordó que se debe abandonar.

Capacidad del sistema de lastre (C11): Nuevo proyecto de los sistemas de lastre para incorporar la capacidad de bombeo necesaria para que los esfuerzos del casco del buque se mantengan dentro de lo permisible, teniendo en cuenta los posibles regímenes de carga en las terminales

Buques nuevos y buques existentes

5.36 El Comité reconoció que los graneleros nuevos, con su casco doble, tendrán más tolerancia para resistir los esfuerzos debidos a las operaciones de carga dentro de los niveles admisibles y, por tanto, representarán un problema menor para los buques nuevos. No obstante, en el caso de los buques existentes es importante tener en cuenta la compatibilidad de los regímenes de carga en las terminales modernas con capacidad de deslastrado del buque. Ahora bien, un nuevo proyecto del sistema de lastre para los buques existentes no sería eficaz en función de los costos, y, por tanto, el Comité acordó que esta opción de control de riesgos no debe adoptarse. En vez de ello, sería conveniente abordar estos problemas potenciales mejorando las comunicaciones buque/tierra por adelantado (véase también el párrafo 5.50).

5.37 A este respecto, el Comité tomó nota de que la IACS ha de expedir la Prescripción unificada UR S25 para establecer anotaciones armonizadas y las correspondientes condiciones de carga de proyecto con los márgenes de seguridad apropiados.

Protección de los accesorios de la cubierta del castillo (A46): Nueva ubicación de respiradores y accesorios de la cubierta del castillo cerca de las amuradas para protegerlos contra olas gigantescas, prolongando las amuradas existentes cuando sea necesario

5.38 Esta recomendación se examinó junto con la opción de control de riesgos emanada del estudio EFS efectuado por la IACS (véase el párrafo 5.42).

Cuadernas de bodegas equivalentes a la prescripción unificada UR S12 (IACS): Las cuadernas de bodegas de los graneleros existentes que no cumplan la UR S12 deberán reforzarse para que tengan una resistencia equivalente a la UR S12

Revestimiento del lado interno del forro (Japón OCR51): Control del avance de la corrosión de las cuadernas de bodegas mediante revestimiento, con mantenimiento regular y nuevas capas de pintura cuando se deteriore y llegue a estar en estado defectuoso

Control de la corrosión de las cuadernas de bodega (Japón OCR52): Las cuadernas de bodega deberían sustituirse antes de lo habitual, y se aplicarán márgenes de disminución reducidos en el caso de las cuadernas existentes

Buques existentes

5.39 Dado que las tres opciones de control de riesgos anteriores abordaban cuestiones que se relacionan entre ellas, el Comité decidió examinarlas en conjunto, prestando especial atención a la primera de ellas, dado que abarcaba las principales características de las otras dos.

5.40 El Comité tomó nota de que la IACS acababa de expedir la Prescripción unificada S31 que contiene criterios de renovación de las cuadernas del forro exterior del costado en graneleros de forro sencillo en el costado que no se construyeron conforme a la UR S12 revisada, y tras asesorarse de que no contradice la resolución A.744(18) sino que la complementa respecto de las

cuadernas del forro exterior del costado, estuvo de acuerdo en que se recomiende la aplicación de la prescripción unificada S31. El Comité acordó que con el fin de abarcar también a los buques no clasificados por miembros de la IACS, debe instarse a los Gobiernos a que garanticen que los buques que enarbolen su pabellón apliquen la Prescripción unificada S31, estén o no clasificados por una sociedad integrante de la IACS, y pidió al Subcomité DE que incluya también la prescripción unificada S31 en el proyecto de resolución MSC a la que se hace referencia en el párrafo 5.42.

Tapa de escotilla equivalente a la Prescripción unificada S21 (IACS) (también A1): Sustitución o refuerzo de las tapas de escotilla a proa de 0,25L en los graneleros existentes de manera equivalente a esta prescripción

Buques existentes

5.41 El Comité consideró que esta opción de control de riesgos no es eficaz en función de los costos para los buques existentes, y, por tanto, acordó que debe abandonarse.

Accesorios de la cubierta del castillo (IACS): El refuerzo de los conductos con espárrago para los conductos de aireación y ventilación será suficiente para resistir las fuerzas horizontales de los cáncamos de mar. Los dispositivos de cierre y la resistencia de las escotillas pequeñas serán suficientes para resistir los cáncamos de mar verticales y horizontales de conformidad con las normas que está elaborando la IACS

Buques nuevos y buques existentes

5.42 El Comité tomó nota de que esta opción de control de riesgos fue adoptada por la IACS por medio de las prescripciones unificadas S26 y S27 y acordó que debe recomendarse su aplicación. Además estuvo de acuerdo en que, tal como se señala en el párrafo 5.40 debe instarse a los Gobiernos a que garanticen que los buques que enarbolen su pabellón apliquen las prescripciones unificadas pertinentes, estén o no clasificados por una sociedad integrante de la IACS, y pidió al Subcomité DE que elaborasen una resolución MSC a tal efecto. Esta recomendación se examinó junto con la que se hace referencia en el párrafo 5.38 *supra.*

Nuevo proyecto/refuerzo de la tapa de escotilla (A3): Nuevo proyecto de las tapas de escotillas y mecanismos de sujeción para resistir tanto las cargas verticales como las horizontales

Buques existentes

5.43 En tanto que reconoce que la sustitución de las tapas de escotillas en los buques existentes no sería eficaz en función de los costos, el Comité acordó que se preste más atención únicamente a los mecanismos de sujeción de dichas tapas y a la cuestión de la carga horizontal, especialmente en lo que respecta al mantenimiento y a la frecuencia de las inspecciones. En consecuencia, el Comité acordó además que los propietarios de buques y los armadores sean informados de la necesidad de introducir un mantenimiento regular y procedimientos de inspección para los mecanismos de cierre en los graneleros existentes, a fin de garantizar un funcionamiento y un rendimiento adecuados en todo momento, y pidió al Subcomité DE que elaborase las normas aplicables a los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla para los buques existentes, teniendo en cuenta que la Prescripción unificada S21 y la recomendación 14 de la IACS podrían utilizarse como punto de partida de los debates.

Indicación del cierre de la tapa de escotilla/indicación de acceso cerrado (A20): Sistema de indicación positiva que permita controlar la situación de las tapas de escotilla y/o accesos desde un espacio con dotación permanente

Buques nuevos y buques existentes

5.44 El Comité consideró con cierto detenimiento si era factible instalar un sistema de indicación del estado de las tapas de escotilla tanto en los buques nuevos como en los existentes, y a pesar de que algunos dispositivos modernos de cierre, tales como los sistemas automáticos de trinca de palomilla, incorporan un dispositivo de indicación, su uso es infrecuente en comparación con los sistemas manuales tradicionales. Por otra parte, la renovación de los sistemas de indicación en las tapas de escotilla actuales podría presentar problemas relacionados, entre otras cosas, con la capacidad del dispositivo renovado de resistir las inclemencias del medio ambiente. Por tanto, tomando nota de que la indicación de entrada de agua podría introducirse en una nueva regla XII/12 del Convenio SOLAS y que esta medida podría constituir un aviso eficaz (véase también el párrafo 5.45), el Comité acordó que esta opción de control de riesgos no debe adoptarse.

Alarma para indicar la entrada de agua (A50): Instalación de un sistema que detecte rápidamente la entrada de agua en las bodegas de carga y los espacios secos a proa, con alarmas visuales y sonoras en espacios con dotación permanente

Buques nuevos y buques existentes

5.45 El Comité tomó nota de que en el actual periodo de sesiones había adoptado la nueva regla XII/12 del Convenio SOLAS sobre Alarmas de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos, que se aplicará a los graneleros independientemente de su fecha de construcción, y, por tanto, estaba satisfecho de que la opción de control de riesgos antedicha podría aplicarse una vez que la mencionada regla XII/12 entre en vigor el 1 de julio de 2004. Sin embargo, el Comité decidió (véanse asimismo los párrafos 3.18 y 5.17.3) que era necesario elaborar normas de funcionamiento que permitan determinar el rendimiento y la eficacia de las alarmas de entrada de agua y, al mismo tiempo, se mostró consciente de la urgente necesidad de elaborar las normas requeridas con suficiente antelación a la fecha de la entrada en vigor anteriormente mencionada.

5.46 El Comité, por tanto, encargó al DE 46 que elabore las normas de funcionamiento y presente un informe sobre los resultados de sus deliberaciones al MSC 77 con miras a que se adopten las normas de funcionamiento en dicho periodo de sesiones. A tal efecto, el Comité también invitó a los Miembros y las organizaciones internacionales interesadas a que presenten propuestas pertinentes al DE 46.

Trajes de inmersión (Noruega/CIOSL): Trajes individuales de inmersión para todo el personal a bordo del buque

Buques nuevos y buques existentes

5.47 Tras un intercambio de opiniones, el Comité acordó que podría seguirse considerando esta opción de control de riesgos tanto para buques nuevos como existentes, pese a reconocer que la opción sería más eficaz en función de los costos para los buques existentes, en vista de todos los dispositivos de seguridad que se introducen en los buques nuevos, pero decidió

adoptarla también para estos últimos buques a fin de evitar una posible confusión entre las tripulaciones que pasan de un buque existente a uno nuevo y *viceversa*. Por lo tanto, el Comité encomendó al Subcomité DE que elabore en consecuencia el proyecto de enmiendas pertinente para el capítulo III del SOLAS y/o el Código IDS.

Botes salvavidas de caída libre (con modalidad de autozafada) (E1) (Noruega/CIOSL): Una embarcación de supervivencia con dispositivo de caída libre que puede zafarse y quedar a flote, que permita la rápida evacuación de la tripulación del buque

Buques nuevos

5.48 Al debatir la aplicación de esta opción de control de riesgos a los graneleros nuevos, algunas delegaciones, pese a reconocer las ventajas de los botes salvavidas de caída libre autozafables, consideraron que la opción debe mantenerse como una alternativa, tal como figura actualmente en el capítulo III del Convenio SOLAS, y añadieron que esta cuestión debe examinarse junto con otras medidas acordadas y no por separado. Otras delegaciones, sin embargo, apoyaron la adopción de la medida recomendada, afirmando que el costo de uno de tales botes salvavidas de caída libre era comparable al de dos botes salvavidas alternativos tradicionales, con la ventaja adicional de una mayor rapidez de evacuación y la capacidad de autozafada que podría socorrer a las personas que ya estén en el agua. Al término del debate, el Comité acordó aceptar la recomendación para que se aplique a los buques nuevos y encargó al Subcomité DE que elabore en consecuencia el proyecto de enmienda pertinente para el capítulo III del Convenio SOLAS y/o el Código IDS (véase asimismo el párrafo 20.40).

Buques existentes

5.49 El Comité consideró que esta opción de control de riesgos no es eficaz en función de los costos para los buques existentes y, por tanto, acordó que no debe adoptarse.

Mejora de la interfaz con la terminal (A16/C8/C10): Mejora de las comunicaciones buque/tierra, formación de los estibadores y operadores de terminales y mejor control de las capacidades de carga

Buques nuevos y buques existentes

5.50 Al debatir esta opción de control de riesgos, el Comité tomó nota de que, en ciertas partes del mundo, ya existían programas regionales de formación para operadores de terminales, si bien era necesario armonizarlos a nivel mundial, lo cual no era competencia de la OMI. El Comité también observó que, si se hiciera obligatorio el Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU) se resolverían algunos de los problemas, como el de las comunicaciones buque/tierra y el control de las capacidades de carga. Convendría igualmente explorar la posibilidad de tratar esta opción de control de riesgos en el proyecto de manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales, cuya elaboración se encomendó al Subcomité DSC contando para ello con la contribución oportuna del Grupo de trabajo SPI.

5.51 En conclusión, el Comité pidió al Subcomité DSC que prepare una circular MSC en la que se inste a los Gobiernos, los propietarios y armadores de buques y los operadores de terminales a que apliquen el Código BLU, y que trate los problemas que conlleva esta opción de control de riesgos cuando elabore el manual para representantes de terminales mencionado en el párrafo 5.50 (véanse asimismo los párrafos 13.21 y 13.28 y 20.10).

Programas mejorados de reconocimientos proyectados en función de los riesgos (A25): Enfocar las inspecciones hacia los aspectos que se consideren de alto riesgo

Buques nuevos y buques existentes

5.52 El Comité reconoció que el enfoque de las inspecciones durante los reconocimientos en virtud de la resolución A.744(18) era en esencia una función que correspondía a las sociedades de clasificación, y tomó nota de que la IACS había efectuado una amplia labor sobre este tema, con la colaboración de todos sus miembros, para racionalizar el programa mejorado de reconocimientos, incluido el enfoque, y que tenía la intención de mantener a la OMI informada de la evolución de este asunto. En consecuencia, el Comité convino en que la medida adoptada por la IACS satisfaría los objetivos de esta opción de control de riesgos.

Formación para la supervisión por el Estado rector del puerto (A24): Provisión de formación especializada para los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre el proyecto y la explotación de graneleros, con particular atención a las zonas vulnerables

Buques nuevos y buques existentes

5.53 El Comité acordó rápidamente que se trataba de una cuestión importante que necesitaba tratarse tan pronto como fuera posible y que se debería recomendar encarecidamente a los Estados rectores del puerto y a los distintos Memorandos de entendimiento sobre la supervisión por el Estado rector del puerto concertados a nivel mundial, que elaboren formación especializada en el proyecto y la explotación de graneleros para los funcionarios de la supervisión por el Estado rector del puerto, señalando las zonas vulnerables de la estructura, en especial en los buques viejos. Se encomendó al Subcomité FSI que elaborara una circular MSC a tal efecto.

Navegación meteorológica (A26): Prescripciones mínimas normalizadas para la navegación meteorológica que cumplan las prescripciones del Convenio SOLAS sobre la planificación de la travesía y las zonas definidas en el Convenio de Líneas de Carga

Buques nuevos y buques existentes

5.54 El Comité tomó nota del trabajo llevado a cabo por la Organización en este ámbito, en particular la aprobación en el presente periodo de sesiones de una circular MSC sobre participación de los buques en los servicios de navegación meteorológica, y decidió que de momento no era necesario tomar nuevas medidas.

Información mejorada sobre carga/estabilidad (C13): Provisión de información detallada, exhaustiva y de fácil consulta sobre las características del casco del buque por lo que respecta a la estabilidad y los esfuerzos

Buques nuevos

5.55 El Comité tomó nota de que esta opción de control de riesgos era más pertinente para buques pequeños con respecto a la estabilidad y para buques más grandes con respecto a la resistencia estructural, y reconoció que, habida cuenta de acontecimientos recientes del sector marítimo, la situación había mejorado, si bien aún era necesario mejorar la calidad de los datos utilizados. Reconoció también que, en vez de aumentar el volumen de información, sería necesario concentrarse en que sea de fácil uso, y convino en que esta medida debería aplicarse a todos los buques nuevos.

5.56 Para concluir, el Comité encomendó a los Subcomités SLF y DE la elaboración de directrices para la provisión de información detallada, exhaustiva y de fácil consulta sobre las características del casco del buque por lo que respecta a la estabilidad y los esfuerzos durante las operaciones de carga y descarga, confiando al Subcomité SLF la coordinación de la tarea.

Código de Cargas a Granel obligatorio (B8): Hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel e incorporar un refrendo para graneleros en la titulación de los oficiales

Buques nuevos y buques existentes

5.57 El Comité tomó nota de que la opción propuesta estaba constituida por dos partes separadas, a saber:

.1 hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel; y

.2 el refrendo para graneleros en la titulación de los oficiales.

5.58 Con respecto a hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel, el Comité, tras debatir largamente esta cuestión, y teniendo en cuenta el trabajo que está haciendo actualmente el Subcomité DSC sobre la revisión del Código de Cargas a Granel, remitió esta parte de la opción de control de riesgos a dicho Subcomité y le pidió que estudiara la viabilidad de hacer el Código obligatorio.

5.59 En cuanto a la parte que se refiere a la incorporación de un refrendo para graneleros en la titulación de los oficiales, el Comité recordó que en el MSC 70 había adoptado enmiendas a los cuadros A-II/1 y A-II/2 del Código de Formación, que tratan de la competencia de los oficiales para el funcionamiento de los graneleros de manera segura, enmiendas que entrarán en vigor el 1 de enero de 2003. En consecuencia, convino en que no era necesario tomar ninguna decisión nueva respecto de esta parte de la opción recomendada.

Pronta implantación del capítulo XII del Convenio SOLAS, en un plazo de 10 años en lugar de 15 años para los buques existentes

Buques existentes

5.60 El Comité tomó nota de que la IACS había presentado la Prescripción unificada S23 (Rev.3), con la que de hecho se adelanta el refuerzo del mamparo transversal acanalado que separa las dos bodegas de carga situadas más a proa, con respecto a las prescripciones de las reglas XII/3 y XII/6 del Convenio SOLAS. Reconociendo que se trataba de una iniciativa de la IACS que simplemente aceleraba la aplicación de la regla mencionada del Convenio SOLAS a los buques clasificados por miembros de la IACS, y concluyó que no era necesario que la OMI tomara medidas sobre la opción de control de riesgos recomendada.

Nuevas recomendaciones presentadas al MSC 76

Carga en bodegas alternas (B9)

Buques existentes

5.61 El Comité examinó largamente las posibles ventajas que se derivarían de prohibir la carga de materiales pesados en bodegas alternas en condición de plena carga, en particular la reducción resultante de las fuerzas cortantes y los momentos flectores al embarcar carga de manera homogénea en todas las bodegas.

5.62 En consecuencia, el Comité tomó nota de que la reducción de riesgos calculada para la opción, si se aplicara a buques existentes, sería la segunda en importancia de todas las consideradas, y convino en que valdría la pena aplicarla a graneleros existentes de más de cierta edad, a reserva quizás de la realización satisfactoria de una evaluación de su estado. En consecuencia, el Comité pidió a los Subcomités DE y DSC, actuando el primero de coordinador, que examinaran las posibles opciones y que le facilitaran asesoramiento al respecto antes de adoptar cualquier medida reglamentaria pertinente.

Aplicación de las normas estructurales relativas a los mamparos del capítulo XII del Convenio SOLAS (B3)

Buques nuevos

5.63 El Comité convino en que los buques nuevos de eslora igual o superior a 150 m, que tendrán doble forro en el costado, también deberían cumplir todas las disposiciones sobre resistencia estructural que figuran en la regla XII/5, que estipula que los buques deberán tener una resistencia suficiente para soportar la inundación de una cualquiera de las bodegas de carga, y propuso enmendar esta regla suprimiendo la expresión "de forro sencillo en el costado", lo que también la haría aplicable a buques de doble forro en el costado. A este respecto, el Comité pidió al Subcomité DE que incorporara la enmienda *supra* en su trabajo de elaboración de las enmiendas al capítulo XII del Convenio SOLAS.

Buques existentes

5.64 Con respecto a los buques existentes, el Comité llegó a la conclusión de que esta opción de control de riesgos no sería eficaz en función de los costos, aunque se debería examinar la posibilidad de limitar las cargas pesadas. En consecuencia, el Comité pidió al Subcomité DE que examinara las posibilidades y que facilitara el asesoramiento pertinente antes de tomar cualquier medida reglamentaria al respecto.

Prácticas de construcción naval

Nuevos buques

5.65 Si bien esta opción propuesta no había surgido de un estudio EFS, sino de la investigación del siniestro del **Lake Carling**, el Comité consideró conveniente tener en cuenta las recomendaciones relativas al proyecto estructural detallado y las prácticas de construcción naval, al preparar la circular MSC que trata de las obligaciones de los propietarios y armadores de buques cuando el acero de los buques sean objeto de reparaciones, tal como se explica en el párrafo 5.31. Este planteamiento también reflejaba las opiniones expresadas en el documento MSC 76/5/10 sobre la construcción de buques robustos. El Comité dio al Subcomité DE las instrucciones pertinentes y pidió a la IACS que lo mantenga informado de la evolución de este asunto.

Abandono temprano

Buques existentes

5.66 El Comité examinó la propuesta de elaborar una circular MSC para instar a los propietarios de buques a que faciliten orientaciones al personal del buque sobre el posible abandono temprano de un granelero que tenga una bodega cualquiera inundada, y convino en que debería prepararse una circular que se destine a los graneleros que posiblemente no puedan resistir la inundación de ninguna de sus bodegas y que contenga información, que podría anunciarse en el puente, sobre las medidas que se deben tomar en caso de inundación de dichas bodegas, asegurándose de que no se desautoriza el juicio profesional del capitán. El Comité pidió a los Subcomités DE y NAV que prepararan una circular MSC a tal fin, y también que hicieran hincapié en las obligaciones de las compañías navieras en virtud del Código IGS y de las Administraciones en virtud de la regla II-1/23-1 del Convenio SOLAS, y que el Subcomité NAV actúe como coordinador de la tarea.

Refrendo para graneleros (A14/C2)

5.67 El Comité examinó una opción de control de riesgos propuesta destinada a introducir un refrendo para las tripulaciones de graneleros y, tras recordar que esta cuestión ya se había tratado en una opción recomendada previa (véase el párrafo 5.59), convino en que no era necesario tomar ninguna otra medida.

Definición de "granelero"

5.68 El Comité convino en que es preciso revisar la definición de granelero que figura actualmente en el Convenio SOLAS y encomendó al Subcomité DE la elaboración de una nueva definición cuando comience su trabajo de enmienda del capítulo XII y de otros capítulos del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta que el proyecto de los graneleros nuevos de doble forro en el costado puede ser considerablemente diferente del de los graneleros que responden a la definición actual.

Lista acordada de recomendaciones

5.69 El Comité refrendó la decisión del Grupo de trabajo de ordenar las recomendaciones acordadas para la toma de decisiones en función del ámbito que trataban, a saber: funcionamiento; envolvente del casco; dispositivos de cierre; y evacuación, indicando igualmente en cada caso el evento buscado, es decir prevención, mitigación, y respuesta. No obstante, esta clasificación no era indicativa del orden de prioridad. Las recomendaciones se presentan en un cuadro en el anexo 1 del documento MSC 76/WP.16.

Recapitulación de las instrucciones impartidas a los subcomités

5.70 Las instrucciones precisas impartidas a los Subcomités DSC, FSI, NAV, DE y SLF como resultado de las decisiones adoptadas en relación con cada una de las recomendaciones propuestas para la toma de decisiones se especifican en la sección 20 (Programa de trabajo) (párrafos 20.12, 20.18, 20.31, 20.39 a 20.48 y 20.52) del presente informe, incluido el número de periodos de sesiones necesarios y los plazos previstos para cada tarea y, cuando proceda, detalles de cualquier ampliación del plazo para la presentación de documentos al DE 46.

Medidas cuya adopción se pide a la IACS

5.71 El Comité invitó a la IACS a que le mantenga informado de las novedades que se produzcan respecto de las recomendaciones a propósito de las cuales el Comité convino en que las medidas tomadas por la IACS darían una solución satisfactoria a la cuestión de la opción de control de riesgos de que se trate, como se explica en los párrafos 5.29, 5.33, 5.37, 5.52 y 5.60.

6 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO

6.1 El Comité recordó la labor que sobre los buques de pasaje de gran tamaño realizaron el MSC 75, el NAV 48 y el SLF 45, y en particular, que:

.1 el MSC 75 había:

.1 aprobado unos principios rectores, además de metas y objetivos estratégicos, que rijan el examen de las cuestiones relativas a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño tanto existentes como futuros;

.2 aprobado las esferas que deberían examinar los subcomités a los que se había asignado trabajo sobre esta cuestión, con objeto de clarificar el propósito de los objetivos y las tareas que se les habían encomendado;

.3 acordado que los subcomités pertinentes deberían elaborar parámetros adecuados para los buques de pasaje de gran tamaño, según fuera necesario, con respecto a la aplicabilidad de las recomendaciones que se propusieran; y

.4 aprobado un plan actualizado de trabajo, que se había remitido a los Subcomités FP, COMSAR, NAV, DE, SLF y STW para la adopción de las correspondientes medidas;

.2 El NAV 48 había acordado que la cuestión de la calidad y disponibilidad de datos hidrográficos en zonas remotas requiere de un estudio ulterior y que, a tal efecto, había invitado a la OHI a que llevase a cabo un estudio de este tipo e informase al NAV 49 según corresponda; y

.3 el SLF 45 había acordado seguir elaborando la metodología y la relación analítica entre el "tiempo hasta el hundimiento" y las características de proyecto de los buques, y había pedido al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el compartimentado y la estabilidad con avería que adelantase su labor sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño en el lapso interperiodos.

6.2 Tras tomar nota de la información anterior, el Comité decidió deliberar sobre si convendría convocar de nuevo en el MSC 77 al Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño al tratar el punto 20 del orden del día (Programa de trabajo) (véase también el párrafo 20.67).

7 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE FORMACIÓN REVISADO

PREPARACIÓN DE INFORMES DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DE LA REGLA I/7

Informe sobre la marcha de la labor

7.1 El Comité tomó nota de los adelantos en la evaluación de la información comunicada por las Partes en el Convenio de Formación al 30 de agosto de 2002 (MSC 76/7) y tomó nota asimismo de que, al finalizar el último periodo de sesiones del Comité, la denominada "Lista blanca" constaba de: 71 Partes confirmadas por el MSC 73; 23 Partes confirmadas por el MSC 74; ocho Partes confirmadas en el 1º periodo de sesiones extraordinario del Comité y cuatro Partes confirmadas por el MSC 75, que suman 106 Partes, del actual total de 144 Partes en el Convenio de Formación, tal como se indica en la circular MSC/Circ.1031.

7.2 El Comité tomó nota asimismo de que, con posterioridad al informe sobre la marcha de la labor que figura en el documento MSC 76/7, la situación era que de las 11 Partes pendientes cuyos informes se habían recibido después del 1 de agosto de 1998, ocho paneles de personas competentes habían completado su evaluación inicial y habían pedido aclaraciones a las Partes correspondientes y, de éstos, tres paneles estaban examinando las aclaraciones facilitadas por las Partes interesadas y los otros seguían esperando aclaraciones de las otras tres Partes. La evaluación continuaba con respecto a las cinco Partes restantes.

7.3 El Comité tomó nota además (MSC 76/7/2) de la recepción de información adicional de otras nueve Partes en el Convenio de Formación, que había sido comunicada al Secretario General de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.3 de la sección A-I/7 del Código de Formación, y de que, en la medida de lo posible, esta información se había transmitido a los paneles de personas competentes que habían evaluado la información remitida originalmente. No obstante, el Comité también observó que, en varios casos, había sido necesario reducir el panel a tres miembros y/o nombrar un número adicional de personas competentes.

Informe del Secretario General para el Comité

7.4 Al presentar su informe (MSC 76/WP.3), con respecto a las dos Partes cuya información no se había evaluado anteriormente y una Parte que había comunicado información adicional, el

Secretario General comunicó al Comité que, para preparar los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación, había pedido y tomado en consideración la opinión de las personas competentes elegidas de la lista compilada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 de dicha regla y publicada mediante la circular MSC/Circ.797, que se revisa periódicamente. Como se indica en la circular MSC/Circ.796/Rev.1, el informe de cada Parte abarca:

.1 el informe del Secretario General para el Comité;

.2 una descripción de los procedimientos seguidos;

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

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

A continuación el Secretario General invitó al Comité a examinar los informes adjuntos al documento MSC 76/WP.3, a fin de confirmar que la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación interesadas demuestra que dan plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

7.5 Siguiendo las pautas para el examen del informe del Secretario General establecidas en periodos de sesiones previos del Comité, éste acordó examinar por separado el informe de cada Parte a fin de:

.1 determinar, basándose en el informe del Secretario General, el alcance de la información evaluada por los paneles;

.2 examinar el informe sobre los procedimientos seguidos para determinar si algún aspecto requiere aclaraciones adicionales;

.3 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo para asegurarse de que concuerda con el informe del Secretario General; y

.4 confirmar que de cada informe se desprende que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por las Partes interesadas.

7.6 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por lo que respecta a las Partes en el Convenio de Formación incluidas en los informes del Secretario General y pidió a la Secretaría que preparara un proyecto de circular MSC (siguiendo las pautas de las circulares ya aprobadas, es decir, MSC/Circs.978, 996, 1018 y 1031), adjuntando la lista de las Partes que hayan demostrado hasta la fecha estar dando plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación, incluidas las confirmadas en el MSC.76. Tras examinar el proyecto de circular MSC anteriormente mencionado, que había preparado la Secretaría (MSC 76/WP.13), el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1066 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.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

7.7 El Comité aprobó las candidaturas de personas competentes adicionales presentadas por el Gobierno de Turquía (MSC 76/7/1) y de Singapur (MSC 76/WP.4) y pidió a la Secretaría que actualizara en consecuencia la circular MSC/Circ.797/Rev.7 y publicara la circular actualizada como MSC/Circ.797/Rev.8.

OTRAS CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CONVENIO DE FORMACIÓN

7.8 El Comité tomó nota de la información facilitada por Francia (MSC 76/7/3) sobre su título de patrón de velero expedido de conformidad con las disposiciones del Convenio de Formación revisado, pero limitado a la navegación en embarcaciones de vela de menos de 24 m de eslora, con capacidad para un máximo de 12 pasajeros y que naveguen a un máximo de 200 millas de la costa.

7.9 Varias delegaciones hicieron hincapié en el artículo III del Convenio de Formación, en virtud del cual el Convenio no será aplicable a la gente de mar que preste servicio en yates de recreo no dedicados al comercio, y expresaron su preocupación por que la cuestión del título de capitán de embarcaciones de vela, con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de Formación, podría causar cierta confusión. Una delegación mencionó que quizás fuese necesario enmendar el Convenio con objeto de aclarar esta cuestión. La delegación de Francia señaló a la atención del Comité que las prescripciones relativas a la expedición de certificados de competencia para los capitanes de embarcaciones de vela sólo eran aplicables a las embarcaciones dedicadas al comercio. La delegación de Francia también indicó que el documento MSC 76/7/3 facilitaba información sobre disposiciones transitorias y que todos los capitanes de embarcaciones de vela dedicadas a actividades comerciales deberían poseer en el futuro certificados que cumplieran las prescripciones del Convenio de Formación.

7.10 El Comité también tomó nota de la información facilitada por Francia (MSC 76/7/4) sobre el acuerdo suscrito entre la Administración marítima y la Marina francesa para que ésta se ocupe de la formación de sus oficiales de puente de conformidad con las disposiciones del Convenio de Formación, dado que son aplicables a los oficiales de la marina mercante.

7.11 La delegación de Bélgica informó al Comité de que su país había suscrito un acuerdo con la Marina belga para que ésta impartiese formación a sus oficiales de puente de conformidad con las disposiciones del Convenio de Formación, y de que comunicaría al Comité los datos pertinentes en su próximo periodo de sesiones.

8 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

INFORME CORRESPONDIENTE AL 45º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

8.1 Tras recordar que el MSC 75 había examinado cuestiones urgentes derivadas del 45º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE), el Comité aprobó, en general, el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones del Subcomité (DE 45/27, DE 45/27/Add.1 y DE 45/27/Add.2) y adoptó las medidas que se indican a continuación respecto de los demás puntos (MSC 76/8).

Normas sobre maniobrabilidad de los buques

8.2 Tras acordar que al final del párrafo 2 del proyecto de resolución MSC relativa a las Normas sobre maniobrabilidad de los buques se incluyan las palabras "a los buques construidos el 1 de enero de 2004 o posteriormente" y que se supriman las disposiciones análogas que figuran en los párrafos 1.1 y 3.1 del proyecto de normas (DE 45/27/Add.1, anexo 3), el Comité adoptó la resolución MSC.137(76), Normas sobre maniobrabilidad de los buques, que figura en el anexo 6.

Notas explicativas acerca de las Normas sobre maniobrabilidad de los buques

8.3 Al examinar un proyecto de circular MSC relativa a las Notas explicativas acerca de las Normas sobre maniobrabilidad de los buques, el Comité tomó en consideración los documentos presentados por el Japón (MSC 76/8/4 y MSC 76/INF.18) y la República de Corea (MSC 76/8/2 y MSC 76/INF.16), en los que proponen enmiendas al apéndice 3 (Capacidad de parada de los buques muy grandes) del mencionado proyecto de Notas explicativas, preparadas por el DE 45.

8.4 Tras examinar las mencionadas propuestas de enmienda del apéndice 3 y una nueva propuesta de las delegaciones del Japón y la República de Corea (MSC 76/WP.6), el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1053 relativa a las Notas explicativas acerca de las Normas sobre maniobrabilidad de los buques, preparadas por el DE 45, y decidió remitir el apéndice 3 revisado, que figura en el documento MSC 76/WP.6, al Subcomité DE para que vuelva a examinarlo y prepare las enmiendas que estime oportunas de las Notas explicativas (véase asimismo el párrafo 20.38).

Directrices provisionales para las naves de vuelo rasante (NVR)

8.5 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1054 sobre las Directrices provisionales para las naves de vuelo rasante (NVR).

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

8.6 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que la labor relacionada con la introducción e incorporación de los elementos y las disposiciones pertinentes del CAS en la resolución A.744(18) debía continuar una vez que se hubiera adquirido experiencia en la aplicación de las prescripciones del plan.

Directrices sobre el método de muestreo para la medición de espesores

8.7 Tras aprobar las modificaciones del párrafo 2.2 del proyecto de directrices (DE 45/27/Add.1, anexo 4), consistentes en la inclusión de la expresión "anexo 2 del" antes de "anexo B", el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1055 acerca de las Directrices sobre el método de muestreo para la medición de espesores a fin de evaluar la resistencia longitudinal y los métodos de reparación, de conformidad con lo dispuesto en el anexo 12 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada.

Enmiendas a la resolución A.744(18)

8.8 El Comité aprobó las propuestas de enmienda a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)), tras incorporar en el párrafo 2.2 del nuevo apéndice 3, que figura en las

propuestas de enmiendas las mismas modificaciones mencionadas en el párrafo 8.7 *supra*, y el proyecto de resolución MSC conexo, que figura en el anexo 7, y pidió al Secretario General que distribuyera las propuestas de enmienda a las Directrices, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su examen y adopción en el MSC 77.

8.9 A este respecto, tras examinar el documento MSC 76/8/3 (India), en el que se proponen enmiendas adicionales de los anexos A y B de la resolución A.744(18) destinadas a suprimir las anomalías percibidas en la interpretación de la expresión "cada periodo de cinco años", utilizada cuando son aplicables las disposiciones de la regla I/10 v) del Convenio SOLAS relativas a las inspecciones del exterior de los fondos del buque, el Comité decidió remitir el documento de la India al FSI 11 para que lo examinase, con carácter urgente, en relación con el punto de su orden del día sobre el "Examen de la resolución A.746(18)", y al DE 46 para que lo examinase en relación con el punto de su orden del día sobre "Enmiendas a la resolución A.746(18)", y pidió a ambos Subcomités que colaboren en dicha tarea, según proceda.

Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo

8.10 Tras tomar nota de la decisión concordante del MEPC 48, el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1056 - MEPC/Circ.399 sobre las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo, con algunas modificaciones acordadas por el Pleno.

8.11 A este respecto, el Comité, informado por el observador de la IACS de que las Prescripciones unificadas pertinentes de la IACS aplicables a los buques clasificados para la navegación polar, mencionadas en las notas a pie de página correspondientes a ciertos párrafos de las Directrices, aún no habían sido aprobadas, si bien su ultimación estaba prevista para 2003, pidió a la Secretaría que enmendara las notas a pie de página en cuestión una vez que se hubiesen finalizado tales prescripciones unificadas.

Otros medios para el sellado de los tubos de gatera y del acceso a la caja de cadenas

8.12 El Comité tomó nota de que el Subcomité había sometido a discusión las recomendaciones de la investigación oficial, reanudada, sobre la pérdida de la MN **DERBYSHIRE** (MSC 74/24, párrafo 5.20), según las cuales la IACS y la OMI deberían investigar otros medios que permitan sellar los tubos de gatera para evitar la entrada de agua, y que el acceso a la caja de cadenas debería hacerse a través de tapas de registro empernadas. Tras observar que la IACS estaba estudiando esta cuestión y que notificaría al respecto a la OMI en cuanto se dispusiera de los resultados de esa labor, el DE 45 había acordado que se debía esperar a conocer los resultados de la labor en curso de la IACS sobre el particular antes de volver a examinar la cuestión. Acerca de este tema, la IACS también informó al Comité de que preveía ultimar esta labor pronto y que presentaría los resultados correspondientes a la Organización.

Propuestas de nuevas reglas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS

8.13 El Comité tomó nota de que el DE 45 le había pedido que examinase las propuestas de nuevas reglas XII/12 sobre Alarmas de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos, y XII/13 sobre Disponibilidad de los sistemas de bombeo, del Convenio SOLAS, y decidiese si dichas alarmas y sistemas deberían instalarse en los graneleros y, en caso afirmativo, se expidiese sobre la idoneidad de las nuevas reglas propuestas.

8.14 A este respecto, el Comité recordó que el MSC 75 había examinado las propuestas de nuevas reglas del Convenio SOLAS con carácter urgente en relación con el punto de su orden del día sobre "Seguridad de los graneleros", y, tras acordar algunas modificaciones, las había aprobado para su examen en el actual periodo de sesiones, con miras a su adopción. Por consiguiente, el Comité recordó que ya se había examinado el proyecto de nuevas reglas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS en relación con el punto 3 de su orden del día (véanse también los párrafos 3.14 a 3.20 y 3.35), y convino en que no era necesario adoptar ninguna otra medida respecto de este punto del orden del día.

Planos de construcción y otros planos de modificaciones estructurales posteriores

8.15 El Comité tomó nota de los resultados de las deliberaciones del Subcomité sobre los planos de construcción y otros planos de modificaciones estructurales posteriores, y refrendó la propuesta del Subcomité de que el DE 46 examinase inicialmente la cuestión al tratar el punto de su orden del día sobre "Enmiendas a la resolución A.744(18)".

Plan de trabajo relativo a las medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas

8.16 El Comité aprobó el plan de trabajo relativo a las medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas, preparado por el Subcomité, que figura en el anexo 15 del documento DE 45/27/Add.1.

OTRAS CUESTIONES

Propuestas de enmienda para actualizar el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y el Código NGV 1994

8.17 El Comité recordó que el MSC 75 había examinado una propuesta de Australia (MSC 75/12/2) sobre la introducción de enmiendas en el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y en el Código NGV 1994, a fin de armonizar sus prescripciones con las del Convenio SOLAS 1974 y el Código NGV 2000 lo más pronto posible, es decir, como parte de la próxima revisión del Código NGV 1994, prevista para 2005. Australia opinó además que, mientras tanto, se debería publicar una circular MSC para señalar tales discrepancias a los propietarios de buques, Estados de abanderamiento, Estados rectores de puerto, sociedades de clasificación y demás partes interesadas en la explotación de las embarcaciones a las cuales son aplicables el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y el Código NGV 1994. Tras examinar la propuesta y considerar las modificaciones pertinentes, el MSC 75 había acordado que era necesario examinar de nuevo el proyecto de circular, y tomó nota del ofrecimiento de la delegación de Australia de presentar una versión revisada del proyecto de circular en el actual periodo de sesiones, con miras a su aprobación. El Comité también había incluido en los programas de trabajo de los Subcomités DE (coordinador), COMSAR y NAV un punto de alta prioridad sobre "Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994", con fecha de ultimación para 2004.

8.18 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 76/8/1 (Australia, Noruega, Reino Unido e IACS), que contiene una versión revisada del proyecto de circular MSC al que se hace referencia en el párrafo 8.17 *supra*, y que incorpora las observaciones formuladas en el MSC 75, y aprobó la circular MSC/Circ.1057 sobre las propuestas de enmiendas para actualizar

el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y el Código NGV 1994, tras aprobar algunas modificaciones de la página introductoria de la circular.

8.19 En relación con la propuesta presentada en el documento MSC 76/8/1, según la cual en vista de la aprobación de la circular MSC, no era necesario adoptar ninguna medida de inmediato en relación con el nuevo punto del programa de trabajo sobre "Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994", que ya figura en los programas de trabajo de los Subcomités DE, COMSAR y NAV, y que, en su lugar, debería modificarse el nuevo punto del programa de trabajo de modo que diga "Revisión del Código NGV 2000 y enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994" y asignarse a los Subcomités FP, COMSAR, NAV, DE (coordinador), y SLF para que lo traten en dos periodos de sesiones a partir de 2004 como parte de la próxima revisión prevista del Código NGV 2000, el Comité refrendó la propuesta y acordó modificar oportunamente los programas de trabajo de los Subcomités en cuestión (véase también el párrafo 20.4).

9 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

INFORME CORRESPONDIENTE AL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 Tras recordar que el MSC 75 había examinado las cuestiones urgentes derivadas del 10º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI), el Comité, aprobó, en general, el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones del Subcomité (FSI 10/17 y Corr.1) y, tras tomar nota de las decisiones pertinentes y de la aprobación del informe del FSI 10 por parte del MEPC 48, adoptó las medidas que se indican a continuación respecto de todos los puntos restantes (MSC 76/9).

Análisis de la autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento

9.2 El Comité tomó nota de los esfuerzos realizados por el Subcomité con respecto al análisis de los formularios de autoevaluación recibidos hasta ese momento y a la pertinente base de datos y, tras refrendar la decisión del MEPC 48, acordó que el FSI 11 debía ultimar la identificación de los problemas y propósitos relacionados con la base de datos sobre los formularios de autoevaluación e informar de cómo podría emplearse la información contenida en la misma para analizar tal actuación.

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

9.3 El Comité, tras tomar nota de las decisiones pertinentes del MEPC 48, observó los resultados del examen por parte del Subcomité de la cuestión relativa a la notificación de detenciones y de su invitación a los Gobiernos Miembros a que cumpliesen las prescripciones de los convenios relacionadas con la notificación a los Estados de abanderamiento de todas las detenciones realizadas.

9.4 A este respecto, el Comité refrendó las decisiones adicionales del MEPC 48 sobre cuestiones conexas y acordó que:

.1 la información contenida en las listas de detenciones y las observaciones correspondientes de los Estados de abanderamiento deberían reflejar tanto la

situación real en relación con la detención de buques como la situación del intercambio de información entre los Estados de abanderamiento y rectores de puerto, y estar a disposición del público gratuitamente a través de Internet, en el sitio de la OMI en dicha Red (véase también el párrafo 9.15); y

.2 todas las detenciones notificadas a la Organización deberían conservarse en las listas pertinentes, junto con las observaciones de los Estados de abanderamiento registradas, incluidas aquéllas que indiquen la ausencia de notificación de una detención de los Estados rectores de puertos, y también incluir la abreviatura inglesa "FSCR" (esto es, "recibidas las observaciones del Estado de abanderamiento"), cancelando de este modo las observaciones pendientes de notificación del Estado de abanderamiento.

9.5 La delegación de Nueva Zelandia recordó que el FSI 10 había establecido un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por su país*, sobre el análisis de los datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, e informó de que, hasta ese momento, sólo un Miembro había manifestado su intención de participar en dicho Grupo. Esa delegación invitó a los Miembros interesados a contribuir a la labor del Grupo antes del 17 de enero de 2003 para poder informar al FSI 11 sobre los progresos realizados.

Estadísticas e investigaciones de siniestros

9.6 Tras tomar nota de la decisión concordante del MEPC 48 y acordar varias modificaciones al proyecto de directrices provisionales, el Comité, aprobó la circular MSC/Circ.1058 - MEPC/Circ.400 sobre Directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento y a otros Estados que tengan intereses de consideración a que establezcan y mantengan un marco eficaz de consultas y cooperación en las investigaciones de los siniestros marítimos.

9.7 Tras tomar nota de la decisión concordante del MEPC 48, el Comité refrendó la instrucción del Subcomité a la Secretaría de que publique información sobre siniestros en el sitio de la OMI en la Red. A este respecto, el Comité convino con el MEPC 48 en que esta información no debería publicarse hasta que su contenido haya sido aprobado por el Subcomité FSI.

9.8 Al tomar nota de los resultados de la revisión por parte del Subcomité de su método de trabajo sobre estadísticas e investigaciones de siniestros, el Comité refrendó la decisión del Subcomité de distribuir un proyecto de texto del anexo del informe del Grupo de trabajo por

---

* **Coordinador:**

Sr. R.P. Kilvington
Chief Executive and Director of Maritime Safety
Maritime Safety Authority
Level 8, gen-i Tower
109 Featherston Street
P.O. Box 27006 Wellington
Nueva Zelandia

Teléfono: (+) 644 494 1249
Facsímil: (+) 644 494 8903
Correo electrónico: russell.kilvington@msa.govt.nz

correspondencia sobre análisis de siniestros a los Estados notificantes, invitándoles a confirmar que el análisis es representativo de los factores importantes del informe.

Enmiendas a los instrumentos de la OMI

9.9 El Comité aprobó la propuesta del Subcomité relativa a la introducción de las enmiendas oportunas en los respectivos instrumentos de la OMI en relación con la fecha de ultimación del reconocimiento en el que se basan los certificados expedidos, y pidió al Subcomité FSI que preparase las enmiendas pertinentes del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga. El Comité tomó nota, asimismo, de que el MEPC 48 había acordado que el texto propuesto por el FSI 10 fuera examinado por el Subcomité BLG cuando enmiende el texto de los Anexos I y II del MARPOL 73/78.

Cuestiones relacionadas con el 7º periodo de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (CDS 7)

9.10 El Comité refrendó el plan de acción adoptado por el Subcomité, como medida consecutiva al 7º periodo de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (CDS 7), con respecto a la elaboración de medidas para garantizar que los Estados de abanderamiento den cumplimiento a las normas internacionales.

9.11 Al examinar la propuesta del Canadá, Dinamarca, España, Finlandia, Nueva Zelandia y los Países Bajos (MSC 76/9/2) relativa a un plan de cuatro puntos para elaborar enmiendas a la resolución A.847(20) sobre las Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI, en forma de un proyecto de código de implantación por el Estado de abanderamiento, el Comité tomó nota de las observaciones formuladas en el MEPC 48 relativas a la necesidad de prestar mayor atención a las responsabilidades de todos los Estados Miembros, en lugar de prestársela únicamente a las responsabilidades de los Estados de abanderamiento, y sancionó la solicitud del MEPC a los autores del mencionado documento de que tengan en cuenta esas opiniones cuando presenten un documento general y completo al respecto al FSI 11.

9.12 En este contexto, el Comité reconoció la necesidad de que el Código y el Plan de auditorías modelo de la OMI propuestos sean compatibles, y volvió a invitar a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas al Subcomité FSI sobre las partes a las que se debería aplicar el Código.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 77

9.13 El Comité tomó nota de una lista de cuestiones urgentes derivadas del FSI 11 que deberá examinar el MSC 77, elaborada por el FSI 10, y decidió tratar esta cuestión en relación con el punto 20 de su orden del día (Programa de trabajo) (véase también el párrafo 20.21).

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LOS INCUMPLIMIENTOS GRAVES QUE SE OBSERVEN CON RESPECTO A LO PRESCRITO EN EL CÓDIGO IGS

9.14 El Comité recordó que el MSC 75 había aprobado un proyecto de circular MSC/MEPC sobre Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS (MSC 75/24/Add.1, anexo 28), teniendo en cuenta las condiciones en las cuales debería llevarse a cabo una verificación después de retirarse el documento de cumplimiento expedido por una compañía en caso de un incumplimiento grave. Tras observar

que el MEPC 48 había aprobado, en principio (MSC 76/9/8, párrafos 17 a 19), el proyecto de circular y había invitado al Comité a que examinase las dos propuestas de enmienda del párrafo 5 del proyecto de circular con vistas a su ultimación y distribución, el Comité examinó las propuestas (MSC 76/9/8, anexo) y aprobó la circular MSC/Circ.1059 - MEPC/Circ.401 sobre Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS.

PUBLICACIÓN DE LAS OBSERVACIONES DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

9.15 Tras considerar una propuesta de Francia, Japón, Singapur, España y el Reino Unido (MSC 76/9/4) encaminada a publicar las observaciones de los Estados de abanderamiento en el sitio en la Red de acceso gratuito, así como los resultados del examen de esta propuesta por parte del MEPC 48, el Comité, además de la decisión mencionada en el párrafo 9.4.1, hizo suya la decisión del MEPC de que las observaciones de los Estados de abanderamiento también se deberían difundir gratuitamente por Internet, a través del sistema Equasis.

PLAN DE AUDITORÍAS MODELO DE LA OMI

Generalidades

9.16 El Comité tomó nota de que en su 88º periodo de sesiones, el Consejo había aprobado, en principio, el concepto de un plan de auditorías modelo de la OMI que se implantaría con carácter voluntario, y había pedido al Comité que, en el actual periodo de sesiones, llevara a cabo determinadas labores, según se indica en el documento MSC 76/9/1, si fuese posible sin perturbar gravemente su calendario de trabajo, y también tomó nota de que el Consejo, en su 89º periodo de sesiones, había reiterado la decisión mencionada, a reserva de los ajustes necesarios a fin de reflejar las novedades habidas desde su 88º periodo de sesiones (véase también el párrafo 9.17).

9.17 Tomando nota de que (MSC 76/9/1/Add.1), tal como se había solicitado, tras estudiar el Plan de auditorías modelo de la OACI el Secretario General, había orientado al Consejo, en su 89º periodo de sesiones, sobre los aspectos del plan de la OACI que pudiera ser conveniente tomar en consideración cuando se elabore el plan de la OMI, y de que el Consejo también había solicitado en su 89º periodo de sesiones (MSC 76/2/Add.1) que:

.1 el MSC 77 examinase cómo podían elaborarse los pormenores de un plan de auditorías modelo de la OMI e informase al Consejo en su 90º periodo de sesiones sobre los aspectos relativos a la seguridad y protección que el Comité pudiera estimar que también deberían estar abarcados por el plan; presentase un informe sobre los avances registrados (basado en los resultados de la labor del Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC/Comité de Cooperación Técnica, al que se debería encomendar que tomase en consideración las propuestas que pudieran incluirse en todos los documentos presentados hasta ese momento, incluidas las propuestas del Secretario General que figuran en el documento C 89/13/Add.1, así como en todos los demás documentos que se hubiesen recibido hasta la fecha límite para la presentación de documentos al MSC 77) en el 90º periodo de sesiones del Consejo, para su examen, y que transmitiera cualquier instrucción o solicitud al respecto al MEPC 49; y

.2 el Comité de Cooperación Técnica, en su 53º periodo de sesiones, y el MEPC 49 continúen examinando la cuestión, cada uno desde su propia

perspectiva, y que elaboren un informe en el que se profundice en las solicitudes presentadas por el Consejo en su 90º periodo de sesiones, para su presentación al Consejo en su 22º periodo de sesiones extraordinario, en noviembre de 2003, a fin de que este último adopte las medidas que estime oportunas para avanzar en la cuestión,

el Comité adoptó las decisiones sobre las labores específicas que le había confiado, según se indica en los párrafos siguientes.

Elaboración de las características de un Plan de auditorías modelo de la OMI

9.18 El Comité examinó los documentos presentados por Belice (MSC 76/9/3), India (MSC 76/9/5) y Australia, Canadá, Dinamarca, España, Islas Marshall, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República de Corea, Singapur y Suecia (MSC 76/9/6), los cuales también había examinado el MEPC (MEPC 48/10/6, MEPC 48/10/7 y MEPC 48/10/5), así como los documentos presentados por Vanuatu (MSC 76/9/7) y Dinamarca (la parte pertinente del documento MSC 76/15/1).

9.19 El Comité tomó nota de que en los documentos recibidos se había apoyado la idea de un Plan de auditorías modelo de la OMI y se habían presentado propuestas sobre elementos nuevos basados en el mayor uso de los formularios de autoevaluación, se había hecho referencia a la certificación de garantía de calidad ISO 9002 y se había sugerido que el Subcomité FSI participara en la ejecución del Plan.

9.20 El Comité también tomó nota de que el MEPC 48 había expresado su preferencia por la propuesta que se recoge en el documento MEPC 48/10/5 sobre la elaboración de un Plan de auditorías modelo de la OMI que se ejecutará con carácter voluntario, tal como había aprobado, en principio, el Consejo en su 88º periodo de sesiones (propuesta análoga a la que se recoge en el documento MSC 76/9/6), además de reconocer que había elementos de los documentos MEPC 48/10/6 (Belice) y MEPC 48/10/7 (India) que también deberían estudiarse. Asimismo tomó nota de que el MEPC 48 había acordado que, cualquiera que sea el enfoque que se adopte, no debería representar ningún gasto para la OMI, y que, en toda labor que se realice sobre el Plan en un futuro, se deberían tener en cuenta las preocupaciones expresadas por la delegación de las Bahamas (MSC 76/9/8, párrafo 28), la cual había identificado tres ejemplos de problemas que podrían plantearse.

9.21 El Comité también tomó nota (MSC 76/9/1 (Dinamarca)) de la información acerca de una Conferencia sobre la calidad del transporte marítimo, que se había organizado en Copenhague en julio de 2002 (véase también el párrafo 15.2).

9.22 Teniendo en cuenta lo antedicho y la decisión del MEPC 48 sobre su preferencia respecto del Plan, el Comité convino en que el documento MSC 76/9/6 constituía una buena base para la elaboración del Plan de auditorías modelo de la OMI propuesto, cuya aplicación tendrá carácter voluntario.

Aspectos críticos de seguridad y de protección que el Plan ha de abarcar

9.23 El Comité examinó los aspectos críticos de seguridad y de protección que ha de abarcar el Plan, teniendo en cuenta el anexo 2 del documento MSC 76/9/6, y, tras tomar nota de que el MEPC 48 había acordado que el Grupo mixto de trabajo que se propone constituir en el MSC 77 (véase también el párrafo 9.25) tuviera en cuenta durante su labor un anexo análogo del

documento MEPC 48/10/5 sobre cuestiones ambientales, así como la observación específica de que se deberían considerar las posibles consecuencias de los casos de incumplimiento que podrían observarse en las auditorías relativas al Convenio de Formación, enmendado, y a la denominada "Lista blanca", el Comité estableció un grupo de redacción al que encargó que preparara un texto refundido de los aspectos críticos de seguridad y de protección que el Plan ha de abarcar, teniendo en cuenta los documentos mencionados anteriormente y las observaciones y decisiones del Pleno.

9.24 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 76/WP.9), el Comité aprobó los aspectos críticos de la seguridad y la protección relacionados con el plan propuesto de auditorías modelo de la OMI de carácter voluntario, que debería examinar el Grupo mixto de trabajo tal como se indica a continuación:

.1 las obligaciones de los Estados Miembros en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, representan un aspecto cuya inclusión en el ámbito de aplicación del Plan de auditorías modelo de la OMI, de carácter voluntario, resulta una elección evidente, aunque también deberían incluirse los siguientes instrumentos:

.1 el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga), enmendado;

.2 el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), enmendado;

.3 el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado;

.4 el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969; y

.5 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR);

.2 asimismo debería considerarse la inclusión en el Plan de las responsabilidades de los Estados Miembros con respecto a la protección marítima, basadas en las medidas adoptadas por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS sobre protección marítima de 2002; y

.3 además, en la elaboración del Plan propuesto también debería tenerse en cuenta el trabajo en curso del Subcomité FSI en relación con los formularios de autoevaluación y las propuestas de enmienda a la resolución A.847(20) titulada "Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI",

y, si bien se recomienda el examen cabal y detallado del documento MSC 76/9/6 (salvo su anexo 2), deberían tenerse específicamente en cuenta el párrafo 2.3 del documento MSC 76/9/3 y el párrafo 9 del documento MSC 76/9/7, aunque el Grupo mixto de trabajo también debería analizar detenidamente el contenido completo de dichos documentos.

Establecimiento de un grupo mixto de trabajo que se reunirá en el MSC 77

9.25 Tras estimar (conforme a la solicitud del Consejo en su 88º periodo de sesiones reiterada en su 89º periodo de sesiones) que convendría crear un grupo mixto de trabajo del Comité, el MEPC y el Comité de Cooperación Técnica que se reuniese durante el MSC 77 para volver a examinar el Plan de auditorías modelo de la OMI propuesto, y observando que el MEPC y el Comité de Cooperación Técnica habían refrendado la propuesta, el Comité aprobó el establecimiento del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/Comité de Cooperación Técnica sobre el Plan de auditorías modelo de la OMI, de carácter voluntario, para que se reuniese en su 77º periodo de sesiones a fin de avanzar respecto de esta cuestión, con arreglo al mandato acordado por el Consejo, que figura en el anexo 8, al cual también se adjuntan los fragmentos pertinentes de los informes del MEPC 48, el 52º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica y el MSC 76.

10 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

INFORME CORRESPONDIENTE AL 7º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 7º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (BLG 7/15 y MSC 76/10) y, tras tomar nota de las decisiones pertinentes del MEPC 48 y de que éste había aprobado el informe del BLG 7, adoptó las medidas que se indican a continuación.

Criterios para asignar prescripciones de transporte

10.2 Tras tomar nota de la decisión concordante del MEPC 48, el Comité aprobó los criterios para asignar prescripciones de transporte a los productos regidos por el código CIQ, que figuran en el anexo 9, y convino en que los criterios mencionados deberían entrar en vigor al mismo tiempo que el Anexo II revisado del MARPOL 73/78.

Cuestiones de seguridad relativas a las unidades FPAD y las UFA

10.3 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que, por el momento, no era necesario aplicar instrumentos obligatorios de la OMI para tratar cuestiones relacionadas con la seguridad de las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), y de que el Subcomité había convenido en que tampoco era ya necesario un plan de trabajo estructurado para elaborar las oportunas directrices sobre seguridad de las unidades FPAD y las UFA, tal como había solicitado el MSC 74; y decidió no adoptar ninguna otra medida sobre cuestiones relacionadas con la seguridad, teniendo en cuenta las opiniones expresadas en el Pleno, en el sentido de que el régimen de seguridad existente era adecuado.

Utilización de un formato normalizado para la presentación de información sobre la carga

10.4 El Comité aprobó en principio, a reserva de que el MEPC adopte la misma decisión al respecto, el proyecto de circular MSC/MEPC referente a la Recomendación sobre la utilización de un formato normalizado para la notificación de la información sobre la carga que se prescribe en el capítulo 16 del código CIQ, que figura en el anexo 8 del documento BLG 7/15, teniendo presente que el MEPC 49 examinará detenidamente los resultados de la labor a este respecto del Subcomité GHS de las Naciones Unidas, reunido en diciembre.

Transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas

10.5 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité en cuanto a las prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque, en particular que, al examinar esta cuestión, el BLG 7:

.1 había acordado elaborar directrices, integradas en la gestión, relativas a un programa sobre seguridad y salud de los trabajadores a bordo de los buques;

.2 había acordado actualizar la circular MSC/Circ.752 sobre Normas mínimas de seguridad para buques que transportan mezclas que contienen un 0,5% o más de benceno;

.3 había acordado elaborar directrices relativas a la utilización de un formato normalizado para la presentación de información sobre la carga en relación con el transporte de las cargas que se indican en el Anexo I del MARPOL; y

.4 había encargado a la Secretaría que se pusiera en contacto con la OIT y la OMS para pedirles que contribuyan a esta labor.

10.6 Tras tomar nota de la información y de las medidas antedichas, el Comité examinó un documento presentado conjuntamente por los Países Bajos, INTERTANKO y el OCIMF (MSC 76/10/1), en el que se propone la elaboración de un formato normalizado para la presentación de información sobre la carga en relación con el transporte de las cargas y los combustibles líquidos que figuran en el Anexo I del MARPOL, y acordó remitir el mencionado documento al BLG 8 para que lo vuelva a examinar y adopte las medidas que estime oportunas al respecto, en relación con el punto actual de su orden del día sobre las "Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque".

Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo

10.7 El Comité tomó nota de que el Subcomité no había estimado necesario modificar el proyecto de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo (véase también el párrafo 8.10).

Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH

10.8 Tras tomar nota de la decisión concordante del MEPC 48, el Comité, aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2003, en vista del actual volumen de trabajo del Grupo.

11 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

INFORME DEL 48º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

11.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 48º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (NAV 48/19 y Add.1 y MSC 76/11) y tomó las medidas que se indican a continuación.

Aprobación de nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)

11.2 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité aprobó los siguientes nuevos dispositivos de separación del tráfico, y las correspondientes medidas de organización del tráfico:

.1 "En el mar Rojo meridional";

.2 "A la altura del cabo de la Nao"; y

.3 "A la altura del cabo de Palos",

que figuran en el anexo 10, con miras a su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.52.

Enmiendas a los dispositivos de separación del tráfico (DST) existentes

11.3 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité aprobó enmiendas a los siguientes dispositivos de separación del tráfico existentes, y las correspondientes medidas de organización del tráfico:

.1 a los dispositivos de separación del tráfico existentes "En el golfo de Finlandia";

.2 al dispositivo de separación del tráfico existente, y a las correspondientes medidas de organización del tráfico, "En la bahía de Fundy y sus accesos"; y

.3 al dispositivo de separación del tráfico existente, y a las correspondientes medidas de organización del tráfico, "En el estrecho de Bab el Mandeb",

que figuran en el anexo 10, con miras a su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.52.

Medidas de organización del tráfico distintas de los DST

11.4 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité aprobó las siguientes medidas de organización del tráfico distintas de los DST:

.1 las derrotas recomendadas "A la altura de la costa mediterránea de Egipto";

.2 las vías recomendadas y una zona de precaución para el mar Rojo meridional; y

.3 una propuesta de recomendación sobre navegación en el golfo de Finlandia,

que figuran en el anexo 11, con miras a su distribución mediante la circular SN/Circ.224.

11.5 Además, el Comité adoptó la resolución MSC.138(76) relativa a las enmiendas a la recomendación sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico, que figura en el anexo 12, con miras a su distribución mediante la circular SN/Circ.224.

Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas

11.6 El Comité decidió que los dispositivos de separación del tráfico nuevos y las enmiendas a los dispositivos de separación del tráfico existentes que se habían adoptado y se mencionan en los párrafos 11.2 y 11.3, respectivamente (anexo 10), así como las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico enumeradas en el párrafo 11.4 (anexo 11) se implantarían a las 00 00 UTC el 1 de julio de 2003; y tomó nota asimismo de que la Recomendación enmendada relativa a la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico (anexo 12) se implantaría el 1 de diciembre de 2003.

Sistemas de notificación obligatoria para buques

11.7 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité aprobó, mediante la resolución MSC.139(76), la propuesta de sistema de notificación obligatoria para buques "En el golfo de Finlandia", que figura en el anexo 13, con miras a su distribución mediante la circular SN/Circ.225.

11.8 La delegación de Finlandia, en nombre de las delegaciones de Estonia y la Federación de Rusia, informó al Comité (véase también el documento NAV 48/19, párrafo 3.39) de los números correctos de los canales de ondas métricas que deben utilizarse en el ámbito del nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "en el golfo de Finlandia".

11.9 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité también aprobó, mediante la resolución MSC.139(76), la propuesta de sistema de notificación obligatoria para buques "En el mar Adriático", que figura en el anexo 13, con miras a su distribución mediante la circular SN/Circ.225.

11.10 El Comité decidió que el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el mar Adriático" se implantaría a las 00 00 horas UTC el 1 de julio de 2003, y tomó nota de que el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el golfo de Finlandia" se implantaría el 1 de julio de 2004.

Notificación mediante sistemas de identificación automática (SIA)

11.11 Por lo que respecta a la notificación mediante sistemas de identificación automática (SIA), el Comité observó que el Subcomité había confirmado que es posible recibir una respuesta mediante el SIA a las notificaciones obligatorias enviadas por los buques mediante el SIA, y estimaba que debía pedirse a las autoridades en tierra que acusaran recibo de tales notificaciones.

Peligro de las maniobras contradictorias en la prevención de abordajes

11.12 El Comité aprobó la circular SN/Circ.226 sobre el peligro de las maniobras contradictorias en la prevención de abordajes.

Preparación de propuestas sobre sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques

11.13 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1060 sobre Nota de orientación para la preparación de propuestas sobre sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques, y confirmó las instrucciones impartidas por el Subcomité a la Secretaría de incorporar estas orientaciones en las anotaciones al orden del día de cada periodo de sesiones del Subcomité NAV.

Sistemas integrados de puente (SIP) - Aspectos operacionales y presentación visual de la información náutica

11.14 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1061 sobre Orientaciones relativas a los aspectos operacionales de los sistemas integrados de puente (SIP).

11.15 Además de las medidas relativas a aspectos operacionales, el Comité respaldó las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con cuestiones técnicas que afectan al funcionamiento de los sistemas integrados de puente (SIP) y su iniciativa de invitar a la CEI a que las tenga presentes cuando elabore normas relativas a la presentación visual de la información náutica.

Elaboración de cursos modelo/normas adecuadas sobre la utilización práctica de los SIP

11.16 El Comité pidió al Subcomité STW que elaborase cursos modelo/normas adecuadas sobre la utilización práctica de los SIP, teniendo en cuenta las orientaciones a que se hace referencia en el párrafo 11.14.

Lugares de refugio

11.17 El Comité tomó nota del informe sobre los adelantos del Subcomité en la preparación de un proyecto de directrices sobre los lugares de refugio para buques necesitados de asistencia, así como del proyecto conexo de resolución de la Asamblea, y del proyecto de resolución de la Asamblea sobre el Establecimiento de servicios de asistencia marítima (MAS) (NAV 48/19, párrafos 5.10 y 5.12 y anexos 12 y 13).

11.18 El Comité examinó el documento MSC 76/11/3 (Secretaría) que expone los resultados del MEPC 48 y el LEG 85 sobre la cuestión de los lugares de refugio, y observó que:

.1 el MEPC 48 (MEPC 48/21), tras examinar los resultados de la labor del NAV 48 sobre esta cuestión, había acordado algunas modificaciones y había planteado otros puntos que es preciso examinar, tal como se indica en los párrafos 7 y 8 del documento MSC 76/11/3; y

.2 el LEG 85 (LEG 85/11), tras examinar también los resultados de la labor del NAV 48, había acordado examinar los aspectos relativos a la responsabilidad jurídica y la garantía financiera derivados de los proyectos de resoluciones mencionados de la Asamblea, en caso de que así se lo pidiera el Comité (MSC 76/11/3, párrafo 13).

11.19 El Comité tomó nota asimismo de que las delegaciones de España y las Bahamas habían suscitado la cuestión de los lugares de refugio en el 89º periodo de sesiones del Consejo, y de que esta cuestión se iba a examinar en el NAV 49 para facilitar información y orientaciones cuando el Subcomité proceda a ultimar las directrices sobre los lugares de refugio para buques necesitados de asistencia.

11.20 El observador de INTERTANKO subrayó la imperiosa necesidad de adoptar medidas expeditivas e inmediatas en relación con la cuestión de los lugares de refugio, e indicó asimismo que, además de la situación de tales lugares, también es preciso tener en cuenta otros factores, tales como los servicios de salvamento y alijo, la disponibilidad de expertos y de asesoramiento técnico y operacional, y, lo que es más importante, los regímenes existentes de protección financiera e indemnización.

11.21 La delegación de las Bahamas apoyó el punto de vista expresado por INTERTANKO y reiteró una vez más la inquietud que había manifestado en el 89º periodo de sesiones del Consejo sobre la cuestión de los lugares de refugio para buques en situación de socorro, en particular a la luz de lo sucedido en el suceso del **Prestige**.

11.22 La delegación de España apoyó la temprana elaboración de directrices sobre lugares de refugio y propuso que cualquier observación que los Gobiernos y las organizaciones internacionales tuvieran sobre la cuestión se plantease en el NAV 49. Tras admitir que el problema no tenía fácil solución, reconoció la necesidad de tener en cuenta las propuestas formuladas por todas las delegaciones y apoyó también los trabajo del Comité Jurídico para desarrollar la exigencia de provisión de garantías financieras en relación con los lugares de refugio.

11.23 El Comité observó que había un apoyo general a la adopción urgente de medidas en relación con los lugares de refugio, entre las que se incluyen los aspectos de garantía financiera. Por ello, pidió a los Gobiernos Miembros que dieran prioridad a esta cuestión y presentaran las propuestas pertinentes al respecto en las próximas reuniones de los órganos competentes de la OMI, entre ellas, el LEG 86, para garantizar que se estudie esta cuestión desde todos los ángulos posibles y se avance satisfactoriamente.

11.24 El Comité acordó remitir los proyectos de resolución de la Asamblea y el proyecto de Directrices anteriormente mencionados al COMSAR 7 para que éste determine si existe alguna incompatibilidad con los procedimientos de búsqueda y salvamento existentes.

11.25 El Comité autorizó asimismo al NAV 49 a que presentara directamente en la vigésima tercera Asamblea el texto definitivo de las mencionadas Directrices, junto con los proyectos conexos de resolución de la Asamblea, teniendo en cuenta las propuestas y observaciones formuladas al respecto por el propio Comité, el COMSAR 7, el MEPC y el Comité Jurídico.

11.26 El Comité invitó al Comité Jurídico a que examinara los aspectos de esta labor en curso que entran en su ámbito de competencia, centrándose en particular en la provisión de garantía financiera, ya sea para cubrir los gastos en que pueda incurrir el Estado ribereño o para ofrecer una indemnización adecuada que permita hacer frente a la responsabilidad que pueda tener el propietario del buque.

Código de seguridad para buques pesqueros y Directrices de aplicación voluntaria

11.27 El Comité sancionó las instrucciones que el Subcomité había impartido a la Secretaría para incluir todas las normas de funcionamiento pertinentes en el anexo del Código de seguridad para buques pesqueros y acordó remitir al SLF 46 el texto refundido (NAV 48/19/Add.1) de las propuestas de enmiendas al proyecto revisado de Código de seguridad para buques pesqueros y a las Directrices de aplicación voluntaria.

Sistemas de identificación automática (SIA) de a bordo

11.28 El Comité aprobó la circular SN/Circ.227 sobre Directrices para la instalación del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo.

Cuestiones relacionadas con la UIT

11.29 El Comité adoptó la resolución MSC.140(76) relativa a la recomendación sobre la protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA que figura en el anexo 14. El Comité tomó nota de que dicha resolución se había remitido a la Comisión de Estudio 8 del UIT-R el 2 de agosto de 2002, puesto que el Grupo de trabajo 8B iba a reunirse del 18 al 24 de septiembre de 2002, y de que la Comisión de Estudio 8 del UIT-R había examinado la resolución en líneas generales y estaba previsto profundizar en su examen en una futura reunión de dicho Grupo de trabajo de la UIT.

Propuestas de enmienda a las reglas V/2 y V/22.1 del Convenio SOLAS

11.30 El Comité aprobó las propuestas de enmienda a las reglas V/2 y V/22.1 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 15, con miras a adoptarlas en el MSC 77. A tal efecto, el Comité invitó al Secretario General a que distribuyera las enmiendas mencionadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Mantenimiento y administración de los mensajes binarios del SIA

11.31 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1062 sobre Mantenimiento y administración de los mensajes binarios del SIA.

Notificación diaria obligatoria por los buques de su situación

11.32 El Comité examinó una propuesta del Reino Unido (MSC 76/11/1), que expone la necesidad de que los buques notifiquen diariamente su situación a sus compañías (necesidad surgida en un principio de las pérdidas de graneleros), y en el que se propone enmendar en este sentido la regla V/28 del Convenio SOLAS - Registro de actividades relacionadas con la navegación.

11.33 El Comité tomó nota de que el NAV 48 (NAV 48/19, párrafo 14.7) opinaba que la circular MSC/Circ.1043 (Orientación sobre la notificación diaria por los buques de su situación a sus compañías), aprobada en el MSC 75, había puesto de manifiesto la importancia de la notificación diaria por los buques de su situación a sus compañías. Sin embargo, el Subcomité consideró que no era conveniente una prescripción obligatoria a tal efecto, debido a que sería muy difícil o prácticamente imposible velar por su cumplimiento.

11.34 El Comité observó que la propuesta del Reino Unido contaba con un apoyo considerable, en términos generales, y estableció un grupo de redacción encargado de ultimar el proyecto de texto de las propuestas de enmienda a la regla V/28 del Convenio SOLAS, para su examen en el Pleno.

11.35 Tras examinar los resultados de la labor del Grupo de redacción (MSC 76/WP.11), el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla V/28 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 15, con miras a su adopción en el MSC 77, e invitó al Secretario General a que distribuyera dicho proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Orientaciones sobre la participación en los servicios de navegación meteorológica

11.36 El Comité examinó una propuesta del Reino Unido (MSC 76/11/2), en la que se expone los problemas relacionados con los servicios de navegación meteorológica y se proponen normas para su mejora, y en la que se solicita el respaldo del Comité y la publicación de una circular MSC dirigida a las partes interesadas, alentándolas a que incorporen su contenido en los contratos suscritos entre los organismos de navegación meteorológica y sus clientes. El Reino Unido consideraba que los servicios de navegación meteorológica se beneficiarían de un diálogo más estrecho y de un intercambio de información entre los distintos organismos de navegación meteorológica y entre dichos organismos y los buques a los que prestan servicio.

11.37 Tras tomar nota de que la propuesta del Reino Unido contaba con un apoyo considerable, el Comité la respaldó y constituyó un grupo de redacción para preparar un proyecto de circular MSC sobre la Participación de los buques en los servicios de navegación meteorológica.

11.38 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 76/WP.10). el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1063 sobre Participación de los buques en los servicios de navegación meteorológica.

SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN: SERVICIOS Y CONFIGURACIÓN DE GALILEO

11.39 El Comité tomó nota con interés de la información facilitada por la Comisión Europea (MSC 76/INF.4) sobre el Sistema mundial de radionavegación: Servicios y configuración de GALILEO, que indica la línea de base actual del sistema de navegación por satélite GALILEO, y decidió remitir el documento MSC 76/INF.4 a los Subcomités COMSAR y NAV.

DIRECTRICES DE LA AISM SOBRE EL SISTEMA UNIVERSAL DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE A BORDO

11.40 El Comité tomó nota con interés de la información facilitada por la AISM (MSC 76/INF.13) sobre las Directrices de dicha asociación relativas al Sistema universal de identificación automática de a bordo, que se encuentran disponibles en el sitio de la AISM en la Red.

VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS

11.41 La delegación de Indonesia manifestó que, después de su declaración en el MSC 73, ahora deseaba informar al Comité de que el 28 de junio de 2002 su Gobierno había promulgado la regla 37, año 2002 sobre los derechos y las obligaciones de aeronaves y buques de pabellón

extranjero al ejercer los derechos de paso por las vías marítimas archipelágicas, mediante la cual se aclara la designación de las vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas de Indonesia. Esta información está relacionada con la resolución MSC.72(69), mediante la cual el Comité había adoptado un sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas de Indonesia, tal como se describe en la circular SN/Circ.200. Con arreglo a esa resolución, las vías marítimas archipelágicas de las aguas archipelágicas de Indonesia se implantarían el 28 de diciembre de 2002 a las 00 00 hora local.

La delegación de Indonesia también precisó que, con respecto a la parte de las vías marítimas (ramales III-A y III-B) situada en la zona marítima específica entre la República de Indonesia y la República Democrática de Timor Leste en el estrecho de Leti y una parte del estrecho de Ombai, tal como estipula el artículo 14 de la regla del Gobierno anteriormente mencionada, no se implantaría la vía marítima en esas zonas marítimas particulares. Este hecho representa una cláusula no perjudicial destinada a garantizar que las vías marítimas específicas en el estrecho de Leti y en una parte del estrecho de Ombai se desvían de las aguas archipelágicas de Indonesia, pero se ha formalizado su uso para la navegación internacional y se pueden adaptar a los derechos de paso en tránsito. Por consiguiente, esa regla no comprometería los derechos de paso inocente de los buques de pabellón extranjero por las aguas de Indonesia designadas como vías marítimas archipelágicas.

La delegación de Indonesia expresó su agradecimiento a la OMI, a la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y a todos los Estados Miembros de la Organización por su importante contribución a esta cuestión en periodos de sesiones anteriores del Comité. El Gobierno de Indonesia facilitará a la Secretaría, tan pronto como lo requiera, la versión inglesa de su regla 37 de 2002 para que pueda distribuirla entre los Gobiernos Miembros. Mientras tanto, se deberá utilizar la circular SN/Circ.200.

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

INFORME DEL 45º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

12.1 El Comité aprobó en general el informe correspondiente al 45º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (SLF 45/14 y MSC 76/12) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

REVISIÓN DE LAS PARTES A, B Y B-1 DEL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS

12.2 El Comité tomó nota de los avances conseguidos en la revisión de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS en relación, especialmente, con la formulación de los factores "p", "r", "v" y "s", y de que se esperaba que en el lapso interperiodos un grupo de trabajo por correspondencia siguiera avanzando al respecto.

Revisión de la resolución A.266(VIII)

12.3 Tomando como base la justificación preparada por el Subcomité, el Comité incluyó en el programa de trabajo del Subcomité un punto nuevo titulado "Revisión de la resolución A.266(VIII)" y le asignó dos periodos de sesiones para ultimarlo (véase también el párrafo 20.50).

Enmiendas al anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga

12.4 El Comité examinó la propuesta de enmiendas al anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, preparada por el Subcomité, junto con los documentos sobre el particular presentados en el actual periodo de sesiones por China (MSC 76/12/5), el Japón (MSC 76/12/3 y Corr.1, y MSC 76/12/14), el Reino Unido (MSC 76/12/2 y Corr.1) y la IACS (MSC 76/12/1), y adoptó las medidas que se indican *infra*, en los párrafos 12.5 a 12.8.

Cargas de proyecto debidas a las olas

12.5 En relación con las cifras y expresiones que siguen entre corchetes en la propuesta de regla 16-1 (Tapas de escotilla), relativas al valor de las cargas de proyecto debidas a las olas y a la frase "sea cual fuere el estado de la mar", el Comité tomó nota de los razonamientos pertinentes expuestos en los documentos MSC 76/12/2 y Corr.1, y MSC 76/12/4, remitió la cuestión al Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros a fin de que éste la examinara detenidamente (véanse también los párrafos 5.14, 5.15, 5.17, 2.1 y 12.11 a 12.8) y le encargó que tuviera también en cuenta, en caso de ser necesario, la información conexa que figura en los documentos MSC 76/INF.10, MSC 76/INF.11 y MSC 76/INF.12 (Reino Unido).

Flotabilidad de reserva

12.6 Al llegar a la propuesta de regla 39 sobre Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva, el Comité examinó los documentos MSC 76/12/3 y Corr.1 (Japón), en los que se presentan observaciones sobre el proyecto de prescripciones relativas a la flotabilidad de reserva introducidas en el proyecto de regla 39, y el documento MSC 76/12/5 (China), en el que se presentan argumentos a favor de mantener la propuesta de prescripciones relativas a la flotabilidad de reserva, y recordó, a la vez, que en el SLF algunas delegaciones habían manifestado su preocupación por la posibilidad de que al instalar un castillo de proa aparecieran problemas operacionales, como la limitación de la guinda y la visibilidad desde el puente.

12.7 Tras un debate inicial, el Comité convino en mantener las disposiciones relativas a la flotabilidad de reserva y remitió también la cuestión al Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros a fin de que éste la examinara con detenimiento (véanse también asimismo los párrafos 5.16, 5.17.2.3 y 12.20).

Calificación de la expresión "sociedad de clasificación"

12.8 El Comité examinó el documento MSC 76/12/1 (IACS), en el que se propone que el proyecto de regla 1 2) se modifique a fin de que la expresión "sociedad de clasificación" quede calificada, y, tras debatir la propuesta, convino en modificar el texto de la regla según correspondiera.

Otros asuntos

12.9 El Comité aceptó varias enmiendas de redacción propuestas por el Presidente del Subcomité y encargó a la Secretaría que las incorporara en la propuesta de enmienda, según correspondiera.

Informe del Grupo de trabajo

12.10 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros (MSC 76/WP.16), el Comité examinó las partes del mismo que se refieren a las cuestiones encomendadas en los párrafos 12.5 a 12.7 *supra* y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 12.11 a 12.20 *infra*.

Cargas de proyecto debidas a las olas sobre las tapas de escotilla

12.11 Bajo este título, el Comité examinó los documentos MSC 76/12/2 y Corr.1, MSC 76/12/4, MSC 76/5/20, MSC 76/INF.10, MSC 76/INF.11 y MSC 76/INF.12. Respecto del documento MSC 76/12/2 y Corr.1, el Comité decidió que el proyecto de regla 16-1 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 solamente se aplicaría a los buques nuevos.

12.12 En relación con la cuestión de las cargas de proyecto para las tapas de escotilla, el Comité, tras haber acordado basarse en las propuestas del documento MSC 76/12/2 para el debate, deliberó sobre los marcos hipotéticos de inundación utilizados para determinar las cargas sobre las tapas de escotilla aplicables a los buques de francobordo reducido propuestos en dicho documento, a saber, el pique de proa inundado solamente en temporal duro (tormenta de operaciones en el Atlántico Norte cada 20 años), y la bodega más cercana a proa solamente inundada en dichas condiciones de temporal duro. Se reconoció que esta última condición era la referencia para establecer las cargas de proyecto debidas a las olas. El Comité tomó nota de una observación formulada por la IACS, y apoyada por varias delegaciones, de que la prescripción relativa al doble casco reduciría considerablemente la posibilidad de inundación de la bodega más cercana a proa en temporal duro. Sin embargo, para lograr un mejor nivel de seguridad, el Comité decidió utilizar el marco hipotético de inundación más estricto, y en consecuencia aprobó las cargas de proyecto debidas a las olas que se proponen en el documento mencionado.

12.13 Tras incorporar una fórmula simplificada y revisada para las cargas de proyecto debidas a las olas, el Comité enmendó en consecuencia el proyecto de regla 16-1 como aparece en el anexo 16.

12.14 El observador de la IACS presentó el documento MSC 76/5/20 y dio una presentación detallada de la dificultosa elaboración del modelo de carga indicado en la prescripción unificada S21, Rev.2, que utiliza plenamente la prolija información sobre las cargas de los cáncamos de mar obtenidas en los ensayos con modelo por el instituto Marin de un modo materialmente racional. El modelo de carga tiene en cuenta la velocidad del buque, el coeficiente de bloque, la posición de las tapas de escotilla en función de la altura relativa y de la distancia a popa de la perpendicular de proa, así como la eslora del buque. En particular, el modelo incorpora los efectos del movimiento relativo sobre las cargas de las tapas de escotilla determinados utilizando los ensayos con modelo.

12.15 La IACS también notificó que iba a continuar su evaluación de los marcos hipotéticos de inundación por avería utilizando los ensayos con modelo efectuados por el instituto Marin, que no pudo concluirse antes del MSC 76 debido a la complejidad de los temas en cuestión. Es posible que sea necesario someter a examen la utilidad de continuar este esfuerzo a la luz del resultado de la labor del MSC 76. La incorporación prevista de los casos de inundación después de avería en la prescripción unificada revisada tenía parcialmente en cuenta el esfuerzo admisible superior indicado en la prescripción unificada S21, Rev.2. Se estimó que esto estaba de acuerdo con la propuesta del Reino Unido relativa al tratamiento de las condiciones de inundación después de avería que figura en el párrafo 10 del documento MSC 76/12/2.

12.16 Además, el observador de la IACS lamentaba que la prescripción unificada S21, Rev.2, y el trabajo continuo de la IACS sobre los casos de inundación después de avería no pudieran utilizarse para enmendar las prescripciones relativas a las tapas de escotilla que figuran en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988. La IACS indicó que prevé reevaluar la prescripción unificada S21, Rev.2, a la luz del resultado de la labor del MSC 76 con miras a, si fuera viable, utilizar los criterios detallados de evaluación estructural y sus prescripciones relativas a las brazolas de escotilla, las fijaciones y los detalles estructurales de las tapas de escotilla, en combinación con las prescripciones enmendadas del Protocolo de Líneas de Carga.

12.17 El Comité tomó nota con satisfacción de los esfuerzos constantes realizados por la IACS y la invitó a que le presente esta labor para que sea examinada oportunamente, teniendo en cuenta las cuestiones planteadas en el párrafo 12.12 *supra* (véase también el párrafo 5.71).

12.18 Asimismo, algunas delegaciones, entre ellas las de Alemania y Noruega, manifestaron su preocupación de que las cargas indicadas en el documento MSC 76/12/2 para las tapas de escotilla de buques de 100 m de eslora eran inferiores a las cargas normalmente aplicables en la práctica. Tras un debate inicial, el Comité convino en revisar las cargas para las tapas de escotilla de los buques de 100 metros de eslora, las cuales pasarían de cuatro toneladas por m^2 a cinco toneladas por m^2 en la perpendicular de proa, y en utilizar el formato del proyecto de regla 16-1 que se propone en dicho documento y se reproduce en el anexo 16.

Examen de la frase "sea cual fuere el estado del mar"

12.19 El Comité convino en suprimir los corchetes que encierran la frase "sea cual fuere el estado del mar" del proyecto de regla 16-1 8), dado que esta expresión se considera apropiada y comprendía el estado realista del mar más extremo.

Flotabilidad de reserva

12.20 Bajo este título, y teniendo en cuenta su decisión anterior de mantener las disposiciones relativas a la flotabilidad de reserva (véase también el párrafo 12.7), el Comité examinó en detalle los documentos MSC 76/12/3 y Corr.1 y MSC 76/12/5. Con respecto al primer documento y a la información adicional presentada verbalmente por algunas delegaciones, el Comité convino en sustituir el valor del coeficiente "5,475" de la fórmula de la zona proyectada necesaria que figura en la regla 39 5) por la cifra "4". Asimismo, en vista de la importancia que se atribuye a la flotabilidad de reserva de proa, el Grupo convino en cambiar el número del párrafo 5) del proyecto de regla 39, como se propuso durante el SLF 45, por párrafo 3) y colocarlo bajo el párrafo 2) de la misma regla, modificado para indicar que sus disposiciones solamente se aplicarían a la altura de proa y no a la flotabilidad de reserva.

Aprobación de la propuesta de enmienda

12.21 Posteriormente, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, que figura en el anexo 16, y pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo, a fin de someterlas a examen y adoptarlas en el MSC 77. Sin perjuicio de la decisión definitiva que adopte en su 77º periodo de sesiones, el Comité se mostró de acuerdo, en principio, con la recomendación del Subcomité, a saber, que las enmiendas en cuestión deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2005.

12.22 El Comité admitió que las enmiendas aprobadas no afectaban al Convenio de Líneas de Carga 1966 y reconoció que, en consecuencia, solamente se aplicarían al 60% aproximadamente de la flota mercante mundial, es decir, a los buques que enarbolan los pabellones de los Estados que son Partes en el Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio. Tras acordar que lo más práctico para conseguir la aplicación generalizada de las nuevas disposiciones sería alentar a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio de Líneas de Carga 1966 a que pasaran a ser Partes en el Protocolo de 1988 relativo al mismo, el Comité pidió a la Secretaría que elaborara un proyecto de resolución de la Asamblea a tal efecto, que se examinaría en el MSC 77.

Propuesta de eliminar los francobordos reducidos de tipo "B"

12.23 El Comité tomó nota de las deliberaciones mantenidas en el seno del SLF 45 relativas a la propuesta de eliminar los francobordos reducidos de tipo "B" para todos los tipos de buques.

Cuestiones señaladas como merecedoras de un examen más exhaustivo

12.24 El Comité tomó nota de que en una futura revisión de Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, convenía examinar detenidamente las siguientes cuestiones señaladas por el Subcomité:

.1 una evaluación de la asignación del francobordo reducido de tipo "B";

.2 el efecto de las superestructuras;

.3 el efecto del arrufo;

.4 la distribución de la flotabilidad de reserva;

.5 la armonización con respecto a las recomendaciones de estabilidad con avería;

.6 la resistencia estructural después de avería;

.7 la asignación del francobordo en función del agua embarcada en cubierta para las formas de casco tradicionales y las de carácter innovador;

.8 los buques de características no tradicionales, entre los que cabe destacar los buques (tales como los buques cableros) que navegan con escotillas abiertas; y

.9 un cálculo más preciso de las cargas sobre las tapas de escotilla para todos los buques.

Seguridad de los buques pesqueros

12.25 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con la revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria, en particular el comienzo de la revisión de la parte A del Código, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesadas a que pusieran a disposición del Grupo especial de trabajo por correspondencia, del Subcomité, expertos en todas las disciplinas relacionadas con dicha revisión.

Código de estabilidad sin avería

12.26 Tras tomar nota de los progresos realizados en la revisión del Código de Estabilidad sin Avería y de que se esperaba seguir avanzando en el lapso interperiodos gracias a la labor de un grupo de trabajo por correspondencia, el Comité refrendó el enfoque dual (a corto y a largo plazo) acordado por el Subcomité para la revisión del Código de Estabilidad sin Avería, así como el método de trabajo y el plan de acción correspondientes.

12.27 En consecuencia, el Comité pidió al Subcomité que en el MSC 78 presentara un plan de acción más pormenorizado para el enfoque a largo plazo, así como el calendario correspondiente para la ultimación de la labor, a fin de que pueda examinarse la posibilidad de ampliar el plazo previsto para la ultimación del punto, según corresponda.

Tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie

12.28 El Comité examinó el proyecto de circular MSC titulado "Directrices provisionales sobre las tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores", sancionado por el Subcomité, y tomó nota de que los aspectos relativos a la protección contra incendios y a la estiba y segregación de la carga no podrían incorporarse a la circular debido a que los resultados del examen de las dos cuestiones mencionadas encargado a los Subcomités FP y DSC, respectivamente, no estaban disponibles a la sazón.

12.29 Tras observar que el DSC 7 ya había concluido la labor sobre los aspectos relacionados con la estiba y segregación de la carga y que se esperaba que el FP 47 ultimara la labor que se le había encomendado sobre los aspectos relativos a la protección contra incendios, el Comité pidió a este último Subcomité que preparara un texto refundido con las aportaciones de los tres Subcomités y un proyecto revisado de circular MSC, al que se adjuntarían las Directrices integrales sobre las tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores, para someterlo a la aprobación del MSC 77.

Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

12.30 El Comité tomó nota de los progresos realizados en relación con la labor sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y de que se esperaba que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre compartimentado y estabilidad con avería (SDS) continuara avanzando en el lapso interperiodos.

Seguridad de los graneleros

12.31 El Comité tomó nota de que el Subcomité había concluido la labor sobre las cuestiones que tratan de la seguridad de los graneleros que no están directamente relacionadas con las líneas de carga.

Método de ensayo con modelo

12.32 Tras examinar el anteproyecto de resolución MSC sobre el método de ensayo con modelo revisado que se especifica en la resolución 14 de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio SOLAS y observar que es a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS presentes en un periodo de sesiones del Comité a quienes correspondería aprobar una revisión del método de ensayo con modelo y las notas de orientación conexas que sustituirían a la versión que figura en

el apéndice del anexo de la resolución 14, así como adoptar dicho método revisado de ensayo con modelo y notas de orientación mediante una resolución MSC, el Comité adoptó el mencionado Método de ensayo con modelo revisado estipulado en la resolución 14 de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio SOLAS mediante la resolución MSC.141(76), que figura en el anexo.17.

Interpretaciones del Código NGV 2000

12.33 El Comité aprobó el proyecto de interpretaciones del capítulo 2 del Código NGV 2000 (SLF 45/14, anexo 7) para unirlo a los textos que resulten de la labor de los otros subcomités interesados y lo remitió al Subcomité DE a fin de que lleve a cabo dicha tarea.

Interpretaciones unificadas de la IACS

12.34 El Comité tomó nota de que el Subcomité compartía la preocupación manifestada por el observador de la IACS, a saber, que la revisión de las interpretaciones unificadas remitidas por el Comité a los diferentes subcomités normalmente se relegaba y se examinaba al tratar el punto titulado "Otros asuntos" y que, por lo tanto, y dada la falta de tiempo o de prominencia, rara vez se completaba la revisión de tales aclaraciones tan importantes de las prescripciones de la OMI. El Subcomité había estimado necesario instaurar un procedimiento que permitiera a todos los subcomités interesados efectuar un examen adecuado de estas cuestiones por lo que había recomendado introducir en los programas de trabajo de los subcomités pertinentes un punto sobre el examen de las interpretaciones unificadas de la IACS.

12.35 Atendiendo a la recomendación anterior, el Comité convino en que la IACS siguiera presentando sus interpretaciones unificadas directamente al Comité para que éste efectuara un examen preliminar. Tras decidir el subcomité al que debería remitirse una interpretación unificada particular para su examen más pormenorizado, el Comité incluiría un punto oportuno en el programa de trabajo del subcomité pertinente y especificaría el plazo para la ultimación de la labor (véase también el párrafo 20.3).

13 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 7º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

13.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 7º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) (DSC 7/15 y MSC 76/13) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Exenciones de las disposiciones del Código IMDG

13.2 Al examinar la posibilidad de conceder exenciones de las disposiciones del Código IMDG con vistas a facilitar las oportunas orientaciones al Subcomité, el Comité recordó que en su 75º periodo de sesiones (MSC 75/24, párrafo 7.30), tras debatir la cuestión con cierto detenimiento, había decidido remitir la propuesta presentada por Alemania en el documento MSC 75/7/1 al DSC 7 para su examen pormenorizado y para que ulteriormente informara al respecto al MSC 76.

13.3 El Comité tomó nota de que el DSC 7 había reconocido que existía la necesidad imperiosa de que el Comité examine la cuestión relativa a la concesión de exenciones de las

disposiciones del Código IMDG obligatorio y de que tras aprobar, en principio, el anteproyecto pertinente de enmienda al Código (DSC 7/15, anexo 2), lo había remitido al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación.

13.4 Alemania, Estonia y Finlandia (MSC 76/13/4), teniendo en cuenta las decisiones del MSC 75 y del DSC 7 y tomando nota, en particular, de que a raíz de introducirse el Código IMDG como cuerpo de reglas de obligado cumplimiento, se requiere un método para reglamentar los casos que no quedan dentro del ámbito de aplicación de las disposiciones del Código, presentaron como anexo de su ponencia un anteproyecto de circular MSC.

13.5 La propuesta antedicha recibió el apoyo generalizado de las delegaciones que participaron en el debate.

13.6 Habida cuenta de lo antedicho y tomando nota, en particular, de que se requería un procedimiento sobre el modo de implantar dichas disposiciones antes de que las enmiendas de 2004 que está previsto introducir en el Código IMDG obligatorio entren en vigor el 1 de enero de 2006, el Comité reconoció que existía una necesidad imperiosa de tratar esta cuestión y pidió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que elaborase la correspondiente circular MSC, que debería basarse en el proyecto de enmienda al Código IMDG aprobado, en principio, por el DSC 7 (DSC 7/15, anexo 2), teniendo en cuenta el documento MSC 76/13/4, y pidió a la Secretaría que someta dicho proyecto de circular MSC al examen del MSC 77 con vistas a su aprobación.

Manual de sujeción de la carga e información sobre la carga

13.7 El Comité recordó que el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 22.14), tras examinar el documento MSC 75/22/9 (Noruega y Suecia) en el que se le pide que confirme que la revisión de las Directrices para la elaboración del manual de sujeción de la carga (que deberá incluir información sobre cómo verificar o documentar que la carga está adecuadamente sujeta dentro de las unidades de transporte) debería ser efectuada por el Subcomité, había encomendado al DSC 7 que examinara la cuestión y que le informase al respecto en el MSC 76.

13.8 El Comité refrendó la opinión del Subcomité, el cual había reconocido que el problema expuesto en el documento DSC 7/5/1 no se resolvería enmendando las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga, y que, a fin de garantizar la estiba y sujeción adecuadas de la carga dentro de las unidades de transporte, convendría adoptar las siguientes medidas:

.1 poner más de relieve la formación del personal que participa en la arrumazón y la sujeción de todas las cargas;

.2 cooperar con la OIT y con otros organismos de las Naciones Unidas para garantizar la aplicación adecuada de las disposiciones pertinentes de las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas-CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte;

.3 adoptar un planteamiento multimodal al tratar esta cuestión y garantizar que la OMI esté representada en las reuniones de las Naciones Unidas-CEPE sobre transporte terrestre; y

.4 tomar medidas para fomentar que los Gobiernos Miembros inspeccionen las unidades de transporte antes de su embarque.

13.9 La delegación del Reino Unido refrendó todas las observaciones formuladas por el DSC 7 al respecto; no obstante, al mostrarse preocupada por cómo proseguir con el examen de esta cuestión, manifestó que la "protección" puede desempeñar una función decisiva en toda medida que se adopte para continuar avanzando sobre el particular.

13.10 La delegación de los Estados Unidos, si bien hizo suyas las opiniones manifestadas por la delegación del Reino Unido (especialmente por lo que respecta al párrafo 13.8.4 *supra*), indicó que convendría igualmente examinar la cuestión en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA). En ese sentido, el Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría acerca de la firma, el 23 de julio de 2002, de un Memorando de entendimiento sobre cooperación entre la OMA y la OMI, una parte importante del cual trata del refuerzo de la cooperación entre ambas organizaciones en las esferas del examen de contenedores, la integridad de la carga en el transporte multimodal y cuestiones relacionadas con la interfaz buque-puerto.

13.11 El Comité pidió a la Secretaría que examinase la posibilidad de organizar seminarios/cursillos teniendo en cuenta el curso modelo 3.18 de la OMI sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad, en colaboración con la OTI, las Naciones Unidas-CEPE y la OMA, a fin de ayudar a los Miembros en la formación del personal, y que diese cuenta del particular al DSC 8, según proceda.

Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas

13.12 El Comité recordó que el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.13) había tomado nota de que en el DSC 6, algunas delegaciones habían opinado que los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas deberían someterse al examen pormenorizado del Grupo de trabajo sobre siniestros e investigaciones, del Subcomité FSI, mientras que otras delegaciones habían manifestado que, dado que estos informes ponen de manifiesto preocupaciones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, deberían ser examinados por el Subcomité DSC, que cuenta con los conocimientos especializados para ocuparse de los mismos.

13.13 El Comité recordó asimismo que el MSC 75, tras recordar que el MSC 70 (MSC 70/23, párrafo 9.17) había acordado incluir en los programas de trabajo de los subcomités BLG, DSC, NAV, COMSAR, DE y STW un punto de plazo indefinido titulado "Análisis de siniestros", actuando el Subcomité FSI como coordinador de la labor, había examinado detenidamente esta cuestión y decidido volver a tratarla en el MSC 76 (véase asimismo el documento MSC 76/22/3).

13.14 A juicio de algunas delegaciones, dichos informes sobre sucesos deberían someterse al examen del Subcomité FSI, debiendo encomendarle claramente que se cerciore de que los demás subcomités o cualesquiera otros órganos pertinentes de la Organización con interés en alguno de dichos informes son notificados al respecto lo antes posible.

13.15 A juicio de otras delegaciones, dado que el Subcomité FSI efectúa un análisis de los principales siniestros, mientras que el Subcomité DSC cuenta con los conocimientos especializados para ocuparse de sucesos relacionados con mercancías peligrosas, dichos informes sobre sucesos deberían ser examinados en primer lugar por el Subcomité DSC, y el Subcomité FSI debería ser informado sobre el particular.

13.16 Tras los pertinentes debates ulteriores, el Comité acordó que si bien los informes sobre sucesos relacionados con mercancías peligrosas deberían ser examinados por el Subcomité DSC, los informes sobre siniestros deberían ser examinados por el Subcomité FSI. No obstante, en el segundo caso, si están involucradas mercancías peligrosas, el Subcomité DSC también debería participar en la labor.

Implantación del Código IMDG en tierra

13.17 El Comité tomó nota de que el Subcomité, al volver a examinar la cuestión anteriormente mencionada en el marco de la propuesta original de la ICHCA y de la respuesta positiva del Comité, había acordado que el examen en curso de la legislación pertinente de la OIT y del programa de formación (Programa de formación de los trabajadores portuarios, módulo P 3.1 - Manipulación de cargas peligrosas en los puertos), en consonancia con el nuevo Código IMDG obligatorio, constituye un progreso importante. No obstante, el DSC 7 estimó que, habida cuenta de las observaciones de la OIT sobre la propuesta de la OMI, ya no era necesario constituir un grupo especial mixto de trabajo OIT/OMI, y que se debería informar al Comité sobre el particular. A pesar de lo antedicho, el Subcomité alentó a las Secretarías de ambas organizaciones a que continúen manteniendo contacto por lo que se refiere a cuestiones de interés común.

13.18 El Comité refrendó la opinión antedicha y las medidas adoptadas por el Subcomité y decidió suprimir este punto del programa de trabajo del Subcomité.

Estiba y segregación de mercancías peligrosas en buques portacontenedores con tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie

13.19 El Comité tomó nota de que el Subcomité había elaborado el texto pertinente de las disposiciones sobre la estiba y segregación de los contenedores cargados de mercancías peligrosas en buques portacontenedores con tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie, para su inclusión en las directrices que está elaborando el Subcomité SLF, y también de que el Subcomité había acordado que los diferentes conjuntos de directrices relativas a la estabilidad, la estiba y segregación y la lucha contra incendios se deberían refundir en una única serie de directrices que consten de tres secciones diferentes (véase asimismo el párrafo 12 29).

13.20 El Comité refrendó las medidas propuestas por el Subcomité, decidió suprimir este punto de su programa de trabajo y encargó a la Secretaría que informase sobre el particular a los subcomités SLF y FP.

Elaboración de un manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales

13.21 Al examinar la cuestión planteada por el Subcomité sobre el posible abandono de la elaboración del manual o sobre la conveniencia de proseguir la labor, el Comité recordó que el MSC 72 (MSC 72/23, párrafo 4.17) había decidido que el manual debería ser elaborado por el Subcomité DSC en colaboración con el Grupo de trabajo SPI, y también que el DSC 6 había examinado el esquema propuesto para dicho Manual y lo había remitido al mencionado Grupo de trabajo para que facilitara sus aportaciones al respecto.

13.22 El Comité recordó asimismo que el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.18) había encargado al DSC 7 que continuara elaborando el Manual, teniendo en cuenta todas las aportaciones del Grupo de trabajo SPI.

13.23 El Comité tomó nota del debate mantenido en el DSC 7 sobre la cuestión (MSC 76/13, párrafos 14 a 24), en particular que la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra habían reconocido lo siguiente:

.1 el proyecto de manual repite muchos componentes del Código de carga y descarga de graneleros; varios aspectos relacionados con las actividades a bordo del buque ya están incluidos en ese Código y no todos son de interés para los representantes de las terminales; la información general contenida en el proyecto de manual resulta innecesaria en cuanto a la seguridad de las operaciones de carga y descarga, y no añade nada de por sí valioso; y también el proyecto de manual propuesto carece de claridad;

.2 el Código de carga y descarga de graneleros es conciso y de fácil comprensión en todo el mundo; es aceptable y facilita orientaciones básicas suficientes, y cualquier laguna que pueda contener se debería resolver mediante enmiendas, según proceda. Dicho Código es relativamente nuevo y es posible que los Gobiernos necesiten tiempo para garantizar su implantación efectiva;

.3 la participación de la OMI en asuntos relacionados con actividades en tierra es limitada;

.4 ya se disponen de varios documentos que sirven de guía para el sector; y

.5 el manual propuesto aportaría muy poca orientación adicional, por no decir ninguna, sobre la seguridad.

13.24 Australia (MSC 76/13/3) manifestó que la elaboración ulterior del manual no aportaría nada nuevo al Código de carga y descarga de graneleros existente y propuso abandonar la labor relativa a este punto del orden del día del Subcomité DSC.

13.25 La IBTA (MSC 76/13/2) no consideraba que la elaboración del manual fuera una manera particularmente eficaz ni apropiada de hacer frente a los desafíos consabidos de la interfaz terminal de carga a granel-granelero, por lo que propuso suspender la elaboración del manual.

13.26 La delegación de Grecia, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó que se debería continuar elaborando el manual. Dicha delegación señaló asimismo que, según el estudio EFS sobre la seguridad de los graneleros, la formación de los estibadores es una opción de control de riesgos y, por consiguiente, si se elaborase el manual se podría tratar esta cuestión; indicó asimismo que el manual brindaría información complementaria importante para los representantes de terminales sobre esferas que no abarca el Código de carga y descarga de graneleros, como por ejemplo la prevención de accidentes, la protección del medio marino, la fumigación, etc. No se puede justificar el abandono de la elaboración del manual basándose fundamentalmente en el hecho de que el mencionado Código es adecuado, pudiéndose mejorar el actual proyecto de manual si se facilitara su utilización y se evitara su duplicación con el Código de carga y descarga de graneleros, etc.

13.27 Tras los correspondientes debates ulteriores, el Comité acordó esperar a que se conozcan los resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros antes de pronunciarse sobre el particular.

13.28 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros (MSC 76/WP.16), en particular la medida recomendada para las mejoras de la interfaz con la terminal: mejora de las comunicaciones buque-tierra, formación de los estibadores y operadores de terminales y mejor control de los dispositivos de carga (MSC 76/WP.16, párrafos 30 y 31), el Comité decidió que debería continuarse con la labor relativa a la elaboración del manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales, y que la opción de control de riesgos antedicha debería ser tratada en dicho manual.

OTROS ASUNTOS

Propuesta de ampliación del ámbito de aplicación del Código de carga y descarga de graneleros

13.29 A juicio de la IFSMA y de BIMCO (MSC 76/13/1), convendría examinar la conveniencia de incluir los buques que cargan y descargan grano entre los que se contemplan en el Código de carga y descarga de graneleros y, si se estima conveniente, en la primera oportunidad razonable que se presente deberían efectuarse las enmiendas pertinentes para incluir en dicho Código los buques que transporten grano.

13.30 El Comité acordó que convenía examinar la cuestión planteada por la IFSMA y BIMCO, por lo que remitió el documento MSC 76/13/1 al DSC 8 para que lo examine al tratar el punto de su orden del día titulado "Otros asuntos", e informe en consecuencia al MSC 78, a condición de que esas dos organizaciones tengan a bien presentar, conjuntamente con al menos un Gobierno Miembro interesado, una propuesta para que el Comité incluya el correspondiente punto nuevo en el programa de trabajo del Subcomité, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité (MSC/Circ.931, enmendada).

14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA

Novedades sobre las actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad

14.1 El Comité recordó que la División de Seguridad Marítima ejecuta una serie de actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad y la protección en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización, y que además informa de las mismas a todos los periodos de sesiones del Comité.

14.2 El Comité tomó nota de información sobre los proyectos de cooperación técnica relacionados con la seguridad y otras actividades del programa planeados para 2002, y ejecutados durante ese año por la División de Seguridad Marítima (MSC 76/14), y de una actualización sobre esta cuestión facilitada por la Secretaría. Tomó nota también de una base de datos que mantiene la Secretaría que incluye información detallada sobre cada uno de los proyectos y actividades enumerados en el anexo 1 del documento MSC 76/14, y que se puede consultar previa solicitud.

14.3 El Comité tomó nota asimismo de la información sobre actividades de cooperación técnica proyectadas para incrementar la protección marítima facilitada en el documento

MSC 76/14/3, que incluye un resumen de una serie de seminarios/cursillos subregionales sobre protección marítima y portuaria organizados por la OMI en Mombasa (Kenya) (22 a 26 de julio de 2002), Singapur (26 a 30 de agosto de 2002), Sydney (Australia) (2 a 6 de septiembre de 2002), Alejandría (Egipto) (6 a 10 de octubre de 2002), Montevideo (Uruguay) (28 de octubre a 1 de noviembre de 2002), Ciudad de Panamá (Panamá) (4 a 8 de noviembre de 2002) y Chmielno (Polonia) (18 a 22 de noviembre de 2002).

14.4 Varias delegaciones intervinieron para agradecer a la Organización la prestación de asistencia técnica en diversos campos.

14.5 El Comité pidió a la Secretaría que continuara facilitándole información actualizada sobre sus actividades de cooperación técnica en futuros periodos de sesiones y decidió modificar el título de este punto del orden del día de modo que diga "Subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas".

Prioridades de los temas relativos a la seguridad y la protección del PICT para 2004-2005

14.6 El Comité recordó la recomendación de su 69º periodo de sesiones de que se estableciera una serie de prioridades respecto de los temas relativos a la seguridad para su inclusión en el PICT correspondiente a 2000-2001, que además habían servido de base para el establecimiento del PICT correspondiente a 2002-2003, y señaló que el PICT del bienio 2004-2005 se estaba elaborando para que lo examinara el Comité de Cooperación Técnica en su 53º periodo de sesiones, en junio de 2003. A este respecto, se esperaba ahora que el Comité recomendase las correspondientes prioridades en cuanto a los temas relativos a la seguridad y la protección marítimas para su inclusión en el PICT, teniendo en cuenta lo indicado en el anexo 2 del documento MSC 76/14.

14.7 Tras examinar la cuestión con cierto detenimiento, el Comité llegó a la conclusión de que convendría incluir las siguientes prioridades por temas en relación con la seguridad y la protección en el PICT del bienio 2004-2005:

.1 fomento del establecimiento de medidas eficaces para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, de conformidad con las normas y recomendaciones pertinentes de la OMI;

.2 fomento de la implantación efectiva de los convenios y otros instrumentos de obligado cumplimiento, particularmente el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, el Convenio SAR y el Convenio de Formación y los Códigos IGS e IMDG;

.3 desarrollo de la capacidad en las Administraciones marítimas con respecto a las responsabilidades en materia de formación, evaluación, examen y titulación y normas de calidad en relación con el Convenio de Formación;

.4 apoyo a las Administraciones marítimas para que refuercen la capacidad de sus recursos humanos a fin de cumplir las responsabilidades que les corresponden como Estados de abanderamiento y Estados rectores del puerto;

.5 fomento de la aceptación del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Formación para Pescadores 1995, así como medidas de seguridad anticipadoras y prospectivas en relación con los buques pesqueros y sus dotaciones; y

.6 apoyo a los centros de formación marítima y los programas de becas.

Programa de cursos modelo de la OMI

14.8 Tras tomar nota de la información actualizada sobre la elaboración y revisión de cursos modelo de la OMI facilitada por la Secretaría (MSC 76/14/1), el Comité encomendó a ésta que efectuara un seguimiento del proyecto de cursos modelo de la OMI y que diera cuenta de las novedades acontecidas al MSC 77.

Resultados del segundo cursillo para los secretarios de los memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de centros de información

14.9 El Comité tomó nota del documento MSC 76/14/2 sobre los resultados del segundo cursillo para los secretarios de los memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de centros de información, celebrado del 3 al 5 de julio de 2002 en la sede de la OMI como parte de un programa de cooperación técnica financiado con cargo al Fondo de Cooperación Técnica de la Organización. El Comité tomó nota, en particular, de que el cursillo tenía por objeto brindar a los participantes una oportunidad de intercambiar pareceres y experiencias sobre las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto efectuadas en el marco de memorandos de entendimiento y acuerdos regionales, tanto dentro de las regiones pertinentes como a nivel interregional, debatir problemas comunes relacionados con sus obligaciones y responsabilidades, formular, recomendaciones para armonizar y coordinar las prácticas propias de la supervisión por el Estado rector del puerto y determinar necesidades y prioridades en materia de asistencia técnica.

14.10 Se informó al Comité de que en el cursillo también se analizaron los resultados del examen, por diversos órganos de la OMI, de las conclusiones y recomendaciones del primer cursillo realizado en 2000, de que se examinó la invitación del Comité para estudiar la forma de armonizar aún más el funcionamiento de los diversos regímenes de la supervisión por el Estado rector del puerto a fin de responder a las inquietudes manifestadas por el sector acerca de las inspecciones múltiples, y de que se tomaron en cuenta las decisiones del Subcomité FSI sobre cuestiones relacionadas, en particular, con la elaboración de un sistema común de codificación, la evaluación y la utilización de estadísticas sobre la supervisión por el Estado rector del puerto y la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia, del Subcomité FSI, que se ocupe del análisis de datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto.

14.11 La delegación de Chipre, con el respaldo de las delegaciones de las Bahamas y Malta, manifestó que convendría examinar más detenidamente varias recomendaciones remitidas por el cursillo al Comité para la adopción de medidas ulteriores. En particular, trataban de la cuestión del acceso, por parte de la Secretaría, a la base de datos sobre la flota mundial del Registro de buques de *Lloyd's Register-Fairplay* en nombre de todas las organizaciones regionales encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, la propuesta de que el Subcomité FSI llevase a cabo un análisis a fondo sobre los informes anuales que le remitan las organizaciones regionales encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, y las repercusiones económicas de la propuesta de que las reuniones del cursillo se celebren con mayor frecuencia. Las referidas delegaciones consideraron que sería más apropiado que el Comité en primer lugar examinase detenidamente los resultados del cursillo y luego remitiera la cuestión al Subcomité FSI para la adopción de ulteriores medidas.

14.12 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité decidió examinar en su 77º periodo de sesiones el informe del cursillo, que incluía las recomendaciones antes mencionadas, y pidió a la Secretaría que remitiera dicho informe al MSC 77. En consecuencia, el Comité tomó nota de que no se celebrarían cursillos antes de que esta cuestión se examine de nuevo en su 77º periodo de sesiones.

15 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

15.1 El Comité recordó las actividades del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, así como las cuestiones relacionadas con la fatiga en el contexto de las medidas adoptadas por el MSC 75. El Comité recordó, en particular, que en su 75º periodo de sesiones había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran observaciones y propuestas en el MSC 77 sobre las listas preliminares de los instrumentos desarrollados y de las actividades llevadas a cabo por la Organización que tratan del factor humano, sobre el examen de los objetivos con respecto al factor humano enunciados en la resolución A.850(20) y sobre la elaboración de un plan estratégico para abordar la cuestión del factor humano. En este sentido, el Comité recordó que se había encargado al Subcomité STW que elaborara prescripciones obligatorias de formación y capacitación sobre la prevención, reducción y gestión de la fatiga.

15.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por Dinamarca (MSC 76/15/1) acerca de la celebración de una conferencia sobre la calidad del transporte marítimo, en julio de 2002, en Copenhague.

15.3 La delegación de las Bahamas manifestó que los resultados de conferencias como la mencionada en el párrafo anterior deberían notificarse solamente mediante documentos informativos. Tras cierto debate, el Comité invitó a aquellos Gobiernos Miembros que presenten información sobre los resultados de conferencias, seminarios y otras reuniones para que el Comité tome nota de los mismos, a que indiquen con claridad que se trata solamente de documentos informativos, a fin de que pueda aprovecharse mejor el limitado tiempo de que dispone el Comité.

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

Información estadística

16.1 El Comité tomó nota (MSC 76/16) de que la Secretaría, siguiendo instrucciones en vigor, había presentado, desde la celebración del MSC 75, los informes sobre actos piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques que le remitieron los gobiernos y las organizaciones internacionales con carácter mensual (distribuidos con las signaturas MSC.4/Circ.18, MSC.4/Circ.20, MSC.4/Circ.21, MSC.4/Circ.23, MSC.4/Circ.24 y MSC.4/Circ.25), trimestral (distribuidos con las signaturas MSC.4/Circ.22 (segundo trimestre de 2002) y MSC.4/Circ.26 (tercer trimestre de 2002)), y anual para el periodo entre marzo de 2001 y marzo de 2002 (distribuido con la signatura MSC.4/Circ.16 y presentado ante el MSC 75).

16.2 El Comité tomó nota además de que en las circulares informativas sobre actos piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques se establece desde junio de 2001, en virtud de las instrucciones impartidas por el MSC 74, una distinción entre los actos "perpetrados" y las "tentativas" de ataque. Además, la Secretaría, tras haber recibido instrucciones del Comité

(MSC 75/24, párrafo 18.41), desde el 1 de julio de 2002 clasifica por separado los sucesos de piratería y robos a mano armada cometidos en **el mar** (tanto en aguas internacionales como territoriales) *vis-à-vis,* los robos a mano armada perpetrados en **los puertos**, así como las "**tentativas"** de robos a mano armada. Asimismo, la vasta región geográfica de América del Sur y el Caribe fue subdividida en tres subregiones: América del Sur (Atlántico), América del Sur (Pacífico) y el Caribe, lo cual se reflejará en los informes que se publiquen a partir del 1 de enero de 2003.

16.3 Basándose en los informes antedichos y en la información adicional proporcionada verbalmente por la Secretaría, el Comité tomó nota de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que tuvieron lugar durante los primeros ocho meses de 2002, según lo notificado a la OMI, fue de 228, lo cual representa una disminución marginal del 1% respecto de la cifra correspondiente al periodo de 2001. Sin embargo, si se comparan las cifras de los 10 primeros meses de 2001 (263) con el periodo correspondiente de 2002 (315), se observa un aumento de aproximadamente un 20%. El Comité también tomó nota de que el número total de sucesos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se habían notificado desde 1984 hasta fines de octubre de 2002 había aumentado a 2 880.

16.4 El Comité observó que el aumento de 20% registrado en el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se había notificado constituía una novedad inquietante y era motivo de preocupación y, por tanto, acordó que hay mucho por hacer para atenuar dicha amenaza.

16.5 Al examinar con detenimiento la información estadística para el periodo del 1 de enero al 31 de octubre de 2002, proporcionada por la Secretaría, el Comité tomó nota con profunda preocupación de que durante el presente año fueron secuestrados 12 buques y ocho desaparecieron. Los informes recibidos también pusieron de relieve que las zonas más afectadas (es decir, en las que se notificaron más de cinco sucesos) eran el Lejano Oriente, en particular el mar de la China Meridional y el estrecho de Malaca, el océano Indico, el Caribe, América del Sur (Pacífico y Atlántico) y África Oriental y Occidental. Durante el mismo periodo, el número de sucesos notificados disminuyó de 44 a 24 en el Estrecho de Malaca, de 62 a 57 en el Océano Índico y de 39 a 38 en África Oriental. No obstante, dicha cifra aumentó de 84 a 112 en el Mar de la China Meridional, de 18 a 20 en África Oriental, de 8 a 33 en el Caribe, de 5 a 17 en América del Sur (Pacífico) y de 1 a 11 en América del Sur (Atlántico) en comparación con los primeros 10 meses de 2001. La mayor parte de estos actos perpetrados en todo el mundo tuvieron lugar en aguas territoriales mientras el buque se encontraba fondeado o en el muelle. En una gran parte de los informes recibidos, los tripulantes fueron atacados violentamente por grupos de cinco a 10 individuos que portaban cuchillos o armas de fuego. El Comité expresó particular preocupación tras haber tomado nota de que, durante el mismo periodo, cuatro pasajeros y un tripulante de los buques afectados perdieron la vida, dos tripulantes y cuatro tripulaciones enteras desaparecieron y 71 tripulantes y 12 pasajeros de tales buques resultaron heridos.

16.6 El Comité también tomó nota de que pese al énfasis en la **protección** puesto de relieve a partir de los ataques del 11 de septiembre, la cuestión de la piratería y el robo a mano armada contra los buques continuaba poniendo en tela de juicio la imagen del sector del transporte marítimo en su totalidad. La comunidad marítima no puede tolerar más esta situación, ni sus graves repercusiones en lo que concierne a la protección de los pasajeros y de los tripulantes y a la seguridad de los buques, sin pasar por alto el impacto en el medio marino si el suceso de

piratería o robo a mano armada ocasionara un escape de hidrocarburos o de otras cargas perjudiciales o peligrosas. Por tanto, el Comité insta una vez más a todos los gobiernos y al sector a que intensifiquen sus esfuerzos para erradicar tales actos ilícitos.

16.7 El Comité tomó nota de que hasta la fecha, conforme a lo indicado en el documento MSC 76/16/Add.1, la Secretaría no había recibido ningún informe de los Gobiernos Miembros acerca de las medidas que habían adoptado en relación con los sucesos notificados que ocurrieron en las aguas territoriales de los mismos. En consecuencia, el Comité instó a todos los Gobiernos, que reciben tales informes a que proporcionen a la Organización la información solicitada.

Implantación del proyecto de lucha contra la piratería

16.8 El Comité recordó que en periodos de sesiones anteriores había recibido informes sobre la implantación del proyecto de lucha contra la piratería de la OMI:

.1 la primera etapa consistió en varios seminarios y cursillos regionales en los que participaron representantes de Gobiernos de países situados en las zonas del mundo más afectadas por la piratería; y

.2 la segunda fase consistió en varias misiones de evaluación a:

.1 Yakarta (Indonesia) el 13 y 14 de marzo de 2001;

.2 Singapur, el 15 y 16 de marzo de 2001, para los países de la región del mar de la China Meridional, de los estrechos de Malaca y Singapur y del océano Índico oriental;

.3 Guayaquil (Ecuador) el 25 y 26 de septiembre de 2001, para los países de América del Sur y el Mar Caribe; y

.4 Acra (Ghana), el 25 y 26 de marzo de 2002, para los países de África Central y Occidental.

Reunión regional de Acra

16.9 Tras recibir el informe (MSC 76/16/1) de la misión de evaluación sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que tuvo lugar en Acra (Ghana), en marzo de 2002, el Comité tomó nota de que las estadísticas recopiladas indicaban que la situación relativa a la piratería y al robo a mano armada en las subregiones del África Central y Occidental se había deteriorado recientemente y que los sucesos notificados en 2001 habían aumentado a 58. El Comité también tomó nota de que a juzgar por la información recibida por la Secretaría y basándose en recientes estadísticas, la situación en los últimos años en lo que respecta al robo a mano armada no ha mejorado en las subregiones de África Central y Occidental y, de hecho, el número de casos notificados había aumentado en casi un 43%.

16.10 El Comité tomó nota además de que la reunión de Acra había alentado a los países en la región a que consideren agilizar sus esfuerzos para prevenir y reprimir los actos de robo a mano armada (o las tentativas de ataques) y, si procediese, los actos de piratería en alta mar frente a sus costas.

16.11 Tras volver a examinar el informe de la reunión de Acra, el Comité tomó nota de que se observaba una falta de cooperación y coordinación entre los países a escala regional en cuanto a las actividades de lucha contra la piratería (párrafo 25 del documento MSC 76/16/1). En la reunión se convino en que la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC) debía ser el organismo coordinador de la elaboración de una estrategia regional de cooperación y coordinación para combatir la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques (párrafo 27 del documento MSC 76/16/1). En la reunión también se convino en que la coordinación y cooperación subregionales/regionales entre los países de las dos subregiones para combatir la piratería y los robos a mano armada contra los buques (por medios tales como el intercambio de información, el patrullaje de determinadas zonas más expuestas, los ejercicios conjuntos y/o coordinados, etc.,) son necesarias y deberán continuar (párrafo 28), a la luz de los debates sobre cooperación y coordinación regional y subregional en el marco de los cursillos y seminarios regionales celebrados en Lagos en 1999 (párrafo 28.1), en Singapur en 1999 (párrafo 28.2) y en Mumbai en 2000 (párrafo 28.3), las dos Conferencias de Tokio de 2000 (párrafo 28.4) y las reuniones de Yakarta y Tokio celebradas en marzo de 2002 para seguir avanzando en la elaboración de un mecanismo de cooperación y coordinación regionales.

16.12 El Comité tomó nota además de que en la reunión de Acra se expresó satisfacción ante el hecho de que, después de los ataques terroristas del 11 de septiembre en los Estados Unidos, la OMI había fomentado medidas anticipadoras en la elaboración de un marco jurídico para incrementar la protección portuaria y marítima y también para revisar el ámbito de aplicación del Convenio y del Protocolo de la Represión de Actos Ilícitos (Convenio y Protocolo SUA) (párrafo 32), y que esa reunión había instado a todos los países de la región a ratificar e implantar el Convenio SUA, cuyo ámbito de aplicación se debería ampliar de modo que abarque los actos de terrorismo contra los buques y puertos (párrafo 33). El Comité también tomó nota de las conclusiones y recomendaciones (párrafo 34) de la reunión y, en particular, de los subpárrafos 34.4 a .7, .9, .11, .12, .13, .14, .15 y .16 a .22, incluidas las medidas cuya adopción se pide al Comité, según figuran en los párrafos 35.1 y 35.2 del documento MSC 76/16/1.

16.13 El Comité tomó nota con particular interés del párrafo 34.14 del documento antedicho, en el que se indica que la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC) fue invitada a mantener consultas, en colaboración con la OMI, con los Gobiernos de las dos subregiones interesadas a los efectos de convocar, cuando sea oportuno, una reunión en la que se examine una posible ampliación del ámbito de la estrategia regional sobre protección marítima a fin de abarcar la colaboración y coordinación para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

16.14 La delegación de Singapur declaró que no tenía inconveniente en refrendar el informe sobre la misión de evaluación realizada en Ghana y en apoyar plenamente las actividades de cooperación técnica para la prevención de la piratería y los robos a mano armada contra los buques. Además, informó al Comité de que, según los registros que se mantienen en Singapur, desde 1990 no se ha notificado ningún ataque a mano armada en el estrecho de Singapur.

16.15 Varias delegaciones agradecieron los esfuerzos realizados por la Secretaría de la OMI, los Gobiernos Miembros y organizaciones del sector para contribuir a facilitar la organización de tres misiones de evaluación sobre el terreno en Singapur, Guayaquil (Ecuador) y Acra (Ghana). También expresaron gratitud a aquellos Gobiernos Miembros que habían prestado asistencia a buques atacados por piratas e individuos armados en diversas partes del mundo.

16.16 El observador de la ICS manifestó la continua preocupación del sector del transporte marítimo por el incremento del número de ataques de piratería y robo a mano armada contra los buques que se han notificado. Asimismo, hizo referencia al temor del sector de que la cuestión de la piratería y el robo a mano armada contra los buques podría quedar relegada debido a la preocupación que acaba de surgir respecto de las cuestiones relativas a la protección marítima. Volvió a reiterar que la ICS seguía comprometida a ayudar a la OMI para hacer frente a la amenaza de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

16.17 La delegación del Reino Unido, apoyada por otras delegaciones señaló que, a consecuencia de la ultimación de la fase de evaluación del proyecto de lucha contra la piratería, era necesario que la Organización considerase el progreso alcanzado hasta el momento y elaborara un plan de acción coordinado de las actividades futuras para abordar la piratería y el robo a mano armada contra los buques mediante acuerdos regionales. Se propuso que la Secretaría de la OMI preparara una propuesta adecuada con el fin de someterla al examen del MSC 77.

16.18 El Comité refrendó dicha propuesta y encargó a la Secretaría que adopte las medidas necesarias para presentar un documento apropiado al MSC 77.

16.19 El Comité refrendó el informe de la misión de evaluación en Acra, en particular sus conclusiones y recomendaciones. En lo que atañe a los párrafos 35.1 y 35.2 del documento MSC 76/16/1, el Comité recordó que en el contexto de la correspondiente reunión de Guayaquil, el MSC 75 había:

.1 acordado que era necesario revisar los instrumentos pertinentes de la OMI relativos a la prevención y represión de los actos de terrorismo contra los buques, sus pasajeros y tripulaciones, del modo que se estime oportuno, a fin de actualizarlos con objeto de mejorar la protección de los buques y los puertos y prevenir y reprimir los actos de terrorismo a bordo o contra los mismos; y tomado nota de que esta medida ya estaba en marcha en respuesta a la resolución A.924(22) y en el marco de la misma; y

.2 encomendado a la Secretaría comunicarse con las organizaciones interesadas del sector para que insten a sus miembros a que pidan a los capitanes de buques que garanticen la notificación sin demora de todos los ataques o tentativas de ataque al centro coordinador de salvamento más próximo, al punto de convergencia designado a tales efectos en el Estado ribereño en cuestión y al Estado de abanderamiento de que se trate, de conformidad con el procedimiento establecido en la circular MSC/Circ.622/Rev.1,

y tomado nota de que la Secretaría ya había adoptado las medidas en el del subpárrafo .2 *supra.*

16.20 El Comité agradeció al Gobierno de Ghana que hubiera acogido la misión de evaluación mencionado.

Ultimación de acuerdos regionales

16.21 El Comité tomó nota de que, conforme a lo notificado al MSC 75, sólo dos países (de los 10 que participaron en la reunión regional de Singapur en marzo de 2001) habían respondido positivamente a la invitación del Secretario General de participar, en el momento oportuno, en una reunión regional encargada de examinar la ultimación de un acuerdo regional sobre cooperación para combatir la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

16.22 El Comité recordó que el MSC 75 había tomado nota de que el proceso para promover y concluir acuerdos regionales factibles destinados combatir la piratería y el robo a mano armada contra los buques iba progresando con bastante lentitud, y había instado a los Gobiernos Miembros a que examinen con urgencia esta cuestión y encarguen a sus autoridades nacionales pertinentes que aborden dicho proceso con carácter prioritario.

16.23 El Comité tomó nota asimismo de que la Secretaría había efectuado un seguimiento de la propuestas formuladas en las reuniones de Guayaquil y Acra, con la participación de OMAOC y ROCRAM, respectivamente, para convocar reuniones regionales a fin de promover la cooperación regional, y que se preveía celebrar dos reuniones en la regiones pertinentes, es decir, América del Sur y África Central y Occidental, en marzo o abril de 2003.

16.24 La Secretaría informó al Comité de que, tras haberse ultimado la segunda fase del proyecto de lucha contra la piratería, estaba manteniendo consultas con los Gobiernos interesados en recibir ayuda técnica y también coordinando las misiones a los países que, según se prevé, habrán de solicitar tal ayuda, utilizando con este fin las respuestas a los cuestionarios entregados a los participantes en las reuniones de Singapur, Guayaquil y Acra.

16.25 El Comité refrendó, en general, el plan de acción propuesto por la Secretaría.

Actualización del Proceso abierto de consultas oficiosas establecido por las Naciones Unidas

16.26 El Comité recordó que en su 74º periodo de sesiones había tomado nota de que, en virtud de la resolución A.55/7 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Secretaría de las Naciones Unidas había entablado un Proceso "abierto" de consultas oficiosas sobre asuntos oceánicos y el derecho del mar para examinar, entre otras, la cuestión de la piratería marítima con miras a redactar el texto apropiado y someterlo al examen y aprobación de la Asamblea General. A tal efecto, se celebraron dos reuniones preparatorias en la sede de las Naciones Unidas en febrero y marzo de 2001, en las que se determinó que la ciencia y la tecnología marinas y la piratería y el robo a mano armada en el mar constituían las dos esferas de interés, como resultado de las cuales tuvo lugar una reunión del Proceso en Nueva York en mayo de 2001. El MSC 75 fue informado de los resultados de dicha reunión y el Comité encomendó a la Secretaría (MSC 75/24, párrafo 18.31) que siguiera de cerca los acontecimientos ulteriores e informase de los mismos al Comité, según proceda.

16.27 El Comité tomó nota de que dicho proceso recibe ahora el nombre abreviado de "Proceso consultivo" y también tomó nota de que se presentará al MSC 77 toda información de interés sobre las medidas pertinentes adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas.

16.28 El Comité encargó a la Secretaría que siguiera de cerca cualquier nuevo acontecimiento que se produzca en el ámbito de las Naciones Unidas e informara al respecto, según proceda.

17 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Implantación de instrumentos

17.1 El Comité tomó nota de la información sobre el estado de aceptación, al 27 de septiembre de 2002, de los convenios, protocolos y enmiendas relacionados con la seguridad (MSC 76/17 y MSC 76/INF.20) y recibió una nota verbal de la Secretaría sobre los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de los convenios y protocolos de la OMI relacionados con la seguridad depositados ante el Secretario General durante o después de la fecha de preparación de los documentos antedichos.

17.2 La delegación de Islandia, tras haber expresado preocupación por el lento ritmo de ratificación del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Formación para Pescadores de 1995, informó al Comité de que la Administración Marítima de su país, había elaborado un material de presentación para un seminario de la OMI de cinco días de duración sobre la seguridad del personal de los buques pesqueros. Esa delegación seguía confiando en el éxito de los seminarios regionales que la Organización planeaba celebrar en diversos lugares del mundo, lo que dará como resultado que el Convenio de Formación para Pescadores de 1995 sea aceptado por más Estados, contribuyendo de esa manera a su entrada en vigor.

17.3 A este respecto, la Secretaría señaló a la atención del Comité el proyecto que la Organización preparó en el marco del Convenio de Formación para Pescadores de 1995 para celebrar un conjunto de seminarios y cursillos regionales (el primero de los cuales se prevé realizar en la República de Corea del 16 al 20 de diciembre de 2002) con el fin de divulgar los beneficios que pueden obtenerse del cumplimiento de las normas del Convenio y orientar sobre la manera de ratificar ese instrumento y sobre la posibilidad de obtener asistencia técnica por medio de la OMI. El Comité también tomó nota de que el Secretario General había declarado con anterioridad en el periodo de sesiones que, en el marco de lo prescrito en la resolución A.925(22), había escrito durante el lapso interperiodos a las Administraciones de los países de grandes flotas pesqueras que todavía no habían aceptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio de Formación para Pescadores de 1995 para instarles a que los acepten lo antes posible, a fin de que ambos instrumentos puedan entrar en vigor sin más demora. El Secretario General reiteró el llamamiento y también su invitación a los gobiernos que experimentan dificultades en el proceso de convertirse en partes en tales instrumentos a que informen de ello a la OMI a fin de que ésta pueda adoptar medidas para ayudarles y facilitarles especialmente la asistencia técnica necesaria.

18 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

RELACIONES CON ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo

18.1 El Comité, tras haber recordado que el MSC 75 había recomendado al Consejo que no se otorgara el carácter consultivo a la Asociación Mundial de los GLP (WLPGA) ni a la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA) (MSC 75/24, párrafos 19.3, 19.5 y 19.7), tomó nota de las decisiones concordantes del C 88 (MSC 76/18, párrafo 3).

18.2 Al examinar la nueva solicitud para la obtención del carácter consultivo de la Asociación Internacional de Tránsito Marino (AITM-Interferry), remitida por el Consejo (MSC 76/18), el Comité tomó nota de la recomendación formulada por el MEPC 48 (MSC 76/2/2, párrafo 23)

para que se otorgue el carácter consultivo provisionalmente a dicha organización y, de acuerdo con la decisión del MEPC 48, recomendó al Consejo que se otorgue el carácter consultivo a AITM-Interferry con carácter provisional.

Información enviada por la IMSO

18.3 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la IMSO en el documento MSC 76/18/1, concretamente que Inmarsat Ltd. ha dado un preaviso de más de cinco años con respecto al cese de la prestación de los servicios de Inmarsat-A a partir del 31 de diciembre de 2007 y, tras acordar que una información de tal índole debería señalarse a la atención de los Gobiernos Miembros y del sector, encargó al COMSAR 7 que elaborara el correspondiente proyecto de circular MSC para someterlo a la aprobación del MSC 77.

Abordaje y ocupación de un petrolero por activistas de Greenpeace Internacional

18.4 El Comité observó (MSC 76/2/Add.1, párrafo 19) que en relación con el abordaje y la ocupación, el 4 de julio de 2002 por parte de activistas de Greenpeace Internacional, del petrolero griego **Crude Dio** fuera del mar territorial turco, a la altura de la entrada norte del estrecho de Estambul, C 89 había tomado nota de las opiniones de dicha organización sobre la cuestión, así como de las manifestadas por los Miembros del Consejo, que reiteraron la necesidad de que Greenpeace Internacional se ajustara a las reglas internacionales relativas a la seguridad de la navegación y, en especial, a las pertinentes a los abordajes en el mar, y que, tras pedir a la Secretaría que supervisase las actividades de Greenpeace Internacional, había decidido volver a revisar la cuestión en el marco del próximo examen periódico de las organizaciones no gubernamentales, que realizaría en su 90º periodo de sesiones.

Interpretaciones unificadas de la IACS

18.5 El Comité recordó que en su 74º periodo de sesiones había acordado en términos generales que, teniendo en cuenta la importante ayuda que las interpretaciones unificadas de las disposiciones de los instrumentos de la OMI brindan a las Administraciones para la implantación de tales instrumentos, debería invitarse a la IACS a presentar sus interpretaciones al Comité, para que éste pueda decidir caso por caso las medidas pertinentes que es preciso adoptar.

18.6 Dentro del mismo contexto, el Comité tomó nota de que, después de haberse examinado el documento MSC 75/19/2 en el que se anexan las interpretaciones unificadas de la IACS, el MSC 75, tras haber tomado nota que las Administraciones no aceptan algunas de las interpretaciones unificadas de la IACS, acordó remitir ese documento a los Subcomités BLG, FP, DE y SLF, a los que encargó que examen, conforme a su competencia, las interpretaciones contenidas en el anexo de dicho documento y que preparen, a partir de las interpretaciones unificadas pertinentes, interpretaciones apropiadas de los respectivos instrumentos de la OMI para su aprobación por el Comité y distribución entre los Gobiernos Miembros a fin de que éstos las utilicen al aplicar las disposiciones conexas de tales instrumentos de la OMI.

18.7 El Comité recordó que, al examinar, bajo el punto 12 del orden del día (Estabilidad, líneas de carga y seguridad de los buques pesqueros), la opinión del SLF 45 (conforme al examen de la interpretación unificada de la IACS referida en el párrafo 18.6 *supra)* de que es necesario un procedimiento que permita a todos los subcomités interesados examinar de modo adecuado las interpretaciones unificadas de la IACS, y al volver a examinar la recomendación del SLF 45 para que se introduzca un punto sobre el examen de las interpretaciones unificadas de la IACS en los

programas de trabajo de los subcomités pertinentes (de los que habrá de seleccionarse para su inclusión en los órdenes del día, según proceda), había acordado que la IACS siguiera presentando sus interpretaciones unificadas directamente al Comité para que éste efectuara un examen preliminar. Una vez decidido el subcomité o subcomités a los que debería remitirse una interpretación unificada particular para efectuar un examen más pormenorizado, el Comité incluiría un punto oportuno en el programa de trabajo del subcomité o subcomités pertinentes y especificaría el plazo correspondiente para la ultimación de la labor.

18.8 El Comité también examinó las interpretaciones unificadas de la IACS contenidas en el anexo del documento MSC 76/18/2 y decidió remitir ese documento a los Subcomités BLG, FP, FSI, DE y SLF, a los que encargó que examinen, conforme a su competencia, las interpretaciones contenidas en el anexo de dicho documento y que preparen, a partir de las interpretaciones unificadas referidas en el párrafo 18.6 y remitidas por el MSC 75 a los Subcomités, las interpretaciones pertinentes para que las apruebe el Comité (véase también el párrafo 20 3).

18.9 En lo que respecta a la interpretación SC 171, titulada "Interpretación de la expresión "primer reconocimiento" (regla II-2/1.2.2.2, V/19.2.2, V/19.2.4.2.2 y V/20.1.2 del Convenio SOLAS)", que figura en el anexo 17 del documento MSC 76/18/2, el Comité tomó nota de que el MSC 75, tras haber recibido el asesoramiento del FSI 10, había aprobado el proyecto de enmiendas a las disposiciones de la regla V/19.2.4.2 del Convenio SOLAS basándose en la interpretación antedicha (en concordancia con la recomendación pertinente del FSI 10), para someterlas al examen de la Conferencia SOLAS sobre protección marítima.

18.10 El Comité tomó nota de la interpretación unificada MPC 9, titulada "Interpretación de la anchura de los tanques laterales y de la profundidad de los tanques de doble fondo en la zona de la curva del pantoque (MARPOL 73/78, Anexo I, regla 13 F3))", que figura en el anexo 3 del documento MSC 76/18/2, y encargó a la Secretaría que señale la interpretación a la atención del MEPC para que se adopten nuevas medidas, según proceda.

COORDINACIÓN DENTRO DEL SISTEMA DE LAS NACIONES UNIDAS

18.11 Se informó al Comité (MSC 76/2/Add.1, párrafo 15) de que el C 89 había tomado nota de la información facilitada en los documentos C 89/23(b)/Add.1 y C 88/21(b)/Add.1 y que, por lo que respecta a la actualización del estudio de las Consecuencias para la OMI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, presentado en el documento C 89/23(b)/Add.1, había recomendado que los diversos órganos de la Organización lo tomasen en consideración como documento de referencia en el contexto de sus labores.

INFORME ACERCA DE LOS RESULTADOS DE LA CUMBRE MUNDIAL SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE

18.12 El Comité observó (MSC 76/2/Add.1, párrafo 16) que el C 89 había tomado nota de la información facilitada en el informe de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (documentos C 89/23(c) y Add.1) y había pedido a la Secretaría, al MSC, al MEPC y al Comité de Cooperación Técnica que tomasen en consideración los párrafos pertinentes del Plan de Aplicación, que figura en el anexo del documento C 89/23(c)/Add.1, en sus actividades respectivas.

19 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ

Generalidades

19.1 El Comité recordó que en su 75º periodo de sesiones y tras examinar varios conceptos nuevos propuestos para mejorar el funcionamiento de los subcomités, había tomado nota de varias opiniones manifestadas durante los debates, y decidió ponerlas en conocimiento de la reunión de los presidentes del MSC, el MEPC, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación, así como de los presidentes de los subcomités técnicos. La celebración de dicha reunión se había previsto para el 15 de junio de 2002, con objeto de examinar fundamentalmente medios de mejorar la eficacia y eficiencia de los órganos pertinentes de la OMI. El Comité se mostró de acuerdo en que la reunión de los Presidentes debería tener en cuenta las conclusiones del C 88 al respecto.

19.2 El Comité tomó nota de que la reunión de los Presidentes se había celebrado el 15 de junio, según lo programado, y de que el MEPC había aplazado el examen de sus resultados a su 49º periodo de sesiones, que se celebrará en julio de 2003, al no haber dispuesto de tiempo para examinarlos en su 48º periodo de sesiones.

Conclusiones de la reunión de los Presidentes

19.3 El Comité examinó el documento MSC 76/19, en el que figura el informe de la reunión de los Presidentes, y decidió abordarlo examinando en primer lugar las recomendaciones para que se enmienden las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC; a continuación, el resto de las propuestas aprobadas que no estuviesen directamente relacionadas con las Directrices; y por último, observaciones de carácter general antes de someter al Consejo en su 90º periodo de sesiones las recomendaciones del Comité, para que las examine y adopte las medidas que estime oportunas. Las cuestiones relacionadas con las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Facilitación (FAL.3/Circ.179) se remitieron a dicho Comité para que las examinase.

Recomendaciones para enmendar las Directrices

19.4 Tras haber examinado las partes del informe de la reunión de los Presidentes en las que se formulan recomendaciones para enmendar las Directrices sobre organización y método de trabajo, el Comité:

.1 convino en que las Directrices deberían reestructurarse para hacer más fácil su utilización y, a tal efecto, pidió a la Secretaría que elaborase un proyecto de texto reestructurado para que lo examinen el MSC 77 y el MEPC 49. En este contexto, el Comité también convino en que, tras su aprobación, las Directrices revisadas deberían emitirse como una publicación separada de la OMI en formato de hojas sueltas, además de distribuirlas, como se hace actualmente, en una circular conjunta MSC/MEPC;

.2 tomó nota de que la reunión estimaba que los subcomités deberían tener la suficiente flexibilidad para decidir si deberían aceptarse nuevos puntos en el programa de trabajo en casos lo suficientemente urgentes e importantes, a reserva de la aprobación del Comité. A tal efecto, si bien reconoció que es necesaria

cierta flexibilidad, decidió que las Directrices deberían mantenerse tal como están para garantizar que se sigan procedimientos justos y uniformes;

.3 convino en que debería evitarse incluir en los programas de trabajo y los órdenes del día de los subcomités puntos globales de plazo indefinido y, cuando un subcomité proponga uno, debería presentar la justificación oportuna para que la examine el Comité;

.4 decidió que los órdenes del día de los subcomités deberían organizarse de manera que el Pleno utilice plenamente las semanas de reunión. Reconociendo que, cuando en el orden del día no haya suficiente trabajo para el Pleno, los delegados deberían poder participar en la labor de los grupos de trabajo y de redacción, el Comité decidió suprimir la restricción de que los órdenes del día de los subcomités tengan una media de 10 puntos sustantivos y decidió que, en cambio, se concediese prioridad a los puntos seleccionados, que podrían ser más de 10, a fin de incluirlos en el orden del día de un periodo de sesiones dado. Aquellos puntos que no se pudiesen examinar por falta de tiempo, se remitirían al siguiente periodo de sesiones.

En este contexto, el Comité tomó nota de la opinión de que, cuando no se hayan presentado ponencias sobre un punto que figura en el orden del día una vez transcurrido el plazo de nueve semanas, el presidente del subcomité en cuestión podría examinar la posibilidad de presentar un documento en el que proponga cómo organizar el trabajo del Subcomité respecto de dicho punto en particular;

.5 reconociendo que, en ciertas ocasiones, algunos subcomités tienen un volumen de trabajo mucho mayor que otros, el Comité debatió detenidamente la cuestión de celebrar reuniones consecutivas, lo que permitiría a los subcomités cuyos órdenes del día contienen más puntos utilizar días de la semana de reunión de otro subcomité que tenga un menor volumen de trabajo. Varias delegaciones, en particular aquellas cuyas capitales se encuentran más distantes de la sede de la OMI, apoyaron este planteamiento, al parecerles un modo más rentable de participar en un número mayor de reuniones de comités y subcomités. No obstante, otras delegaciones recomendaron cierta prudencia, estimando que, de implantarse esta idea, habría que elegir con mucho cuidado las reuniones que se celebrarían de manera consecutiva para garantizar que se dispone del tipo y nivel adecuado de expertos en ambas reuniones. El Comité tomó nota de que la Secretaría señaló que podría experimentar ciertas dificultades si prestara servicios a demasiadas reuniones celebradas una tras la otra. El Comité reconoció que esta propuesta implicaba toda una serie de aspectos positivos y negativos y decidió que esta cuestión debería examinarse más a fondo durante la próxima reunión de los Presidentes, en la cual se podría estudiar con más detenimiento la selección de subcomités apropiados para realizar una posible prueba;

.6 examinó la idea de que los proyectos de informe de los subcomités que se presentan al Pleno los viernes para su adopción sólo deberían contener un resumen de las decisiones y los anexos correspondientes, basándose en los cuales se invitaría al Comité a que adopte medidas en la primera oportunidad que se presente después del periodo de sesiones del subcomité que rinde informe y que, después de una reunión un subcomité, la Secretaría prepararía un informe completo, en consulta con el presidente de ese subcomité, para presentarlo en el

siguiente periodo de sesiones del subcomité de que se trate a efectos de su adopción formal. En relación con este asunto, el Comité tomó nota de que el principal objetivo de la propuesta era dar más tiempo a los grupos de trabajo para que finalicen su labor de fondo y, tras un largo debate en el que, en términos generales, se decidió que, de todos modos, sería conveniente elaborar un informe por muy simplificado que fuera y, ponderando los numerosos aspectos, tanto positivos como negativos, el Comité decidió que los Presidentes deberían continuar el examen de este asunto en la próxima reunión;

.7 acordó que no era necesario modificar el número máximo de grupos de trabajo ni de grupos de redacción (es decir, tres grupos de trabajo y dos grupos de redacción por periodo de sesiones y viceversa). No obstante, el número máximo actual de tres grupos de trabajo por correspondencia podría aumentarse. Por otra parte, debería promoverse la aplicación más generalizada de las tecnologías modernas de comunicaciones, como la Internet;

.8 convino en que, siempre que sea posible, la Secretaría elaborará mandatos provisionales para los grupos de trabajo y los grupos de redacción, en consulta con el Presidente del órgano interesado, y los publicará al comienzo del periodo de sesiones para que los apruebe el Pleno antes de que los grupos comiencen su labor;

.9 decidió que los grupos de trabajo, de redacción y de trabajo por correspondencia no deberán modificar los mandatos y/o las tareas que les encomiende el órgano rector sin previo consentimiento de dicho órgano, y acordó que la cuestión planteada por Brasil en el documento C 88/29(c) respecto de cualquier alejamiento, por parte de los grupos de trabajo, de su mandato, estaba adecuadamente tratada;

.10 acordó que deberían evitarse los grupos de trabajo de carácter permanente y que, de presentarse en el futuro la necesidad de un grupo de ese tipo, se debería presentar una justificación clara y un mandato apropiado;

.11 tras tomar nota de la propuesta planteada por Brasil en el documento C 88/29(b) respecto de los preparativos para las reuniones interperiodos de los grupos de trabajo, también reconoció, como le indicó la reunión, que las disposiciones contenidas en las Directrices MSC/MEPC actuales aplicables a los grupos de trabajo interperiodos se consideraban adecuadas.

En este contexto, el Comité tomó nota (MSC 76/2/Add.1, párrafo 12) de que el C 89, tras reiterar la opinión de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería limitarse al mínimo necesario, pidió a todos los comités participantes que observen estrictamente la aplicación de las Directrices;

.12 tomó nota de que la Reunión acordó que debería enmendarse el párrafo 46.7 de las Directrices con el fin de permitir que también se presenten documentos en los que figuren observaciones sobre los documentos mencionados en el párrafo 46.4 (es decir, los presentados con arreglo al plazo de nueve semanas), e instó a los Gobiernos Miembros a que no presenten documentos pasados esos plazos ni observaciones sobre sus propios documentos previos. El Comité reconoció que, de reducir el plazo, existía la posibilidad de que no se pudieran distribuir a tiempo los documentos en todos los idiomas de trabajo, y convino en que los presidentes deberían volver a examinar este asunto en su próxima reunión;

.13 confirmó las disposiciones estipuladas en el párrafo 21 de las Directrices de que todos los subcomités deben actuar, según sea necesario, siguiendo las instrucciones tanto del MSC como del MEPC y rendir informe a estos Comités. El Comité tomó nota de que nada impedía al MEPC pedir el asesoramiento de cualquiera de los subcomités siempre que lo estimar necesario y oportuno, y reiteró que se debería observar la práctica actual de los subcomités que consiste en informar acerca de cuestiones específicas directamente y por separado al Comité que ha solicitado su asesoramiento, en vez de informar tanto al MSC como al MEPC;

.14 decidió que los comités deberían funcionar como órganos normativos y los subcomités como órganos puramente técnicos. Aunque el régimen actual con respecto a la elaboración de los programas de trabajo se debería mantener porque ha sido eficaz en gran medida, convendría elaborar un mecanismo para lograr una mejor coordinación cuando los comités aprueben los programas de trabajo de los subcomités y establezcan prioridades. A tal efecto, los presidentes de los comités y subcomités deberían reunirse una vez por año, inmediatamente después del periodo de sesiones de la primavera del MSC y utilizar tales reuniones como medio para organizar la labor de los órganos técnicos de la Organización; y

.15 con respecto a la propuesta planteada por Brasil en el documento C 88/29(c) para asignar alta prioridad a los puntos nuevos, y tras tomar nota de la opinión de la Reunión de que el párrafo 5 del apéndice 1 de las Directrices MSC/MEPC dispone un nivel adecuado de flexibilidad para que los comités puedan tomar decisiones informadas sobre las prioridades de los puntos del programa de trabajo, el Comité decidió, no obstante, que la próxima reunión de presidentes debería llevar a cabo un examen del mencionado párrafo 5 sobre cómo asignar prioridades a los puntos del programa de trabajo.

19.5 El Comité encargó a la Secretaría que elaborase un proyecto de enmienda a las Directrices sobre organización y método de trabajo, una vez que se hayan reestructurado (véase también el párrafo 19.4.1), en las que se tengan en cuenta las recomendaciones de la reunión de los Presidentes aprobadas por el Comité, para someterlo al examen del MSC 77 y el MEPC 49 (véase también el párrafo 3.39).

Mandatos de los subcomités

19.6 Tras haber examinado la recomendación de la reunión de los Presidentes según la cual debería pedirse a los subcomités que examinen y actualicen sus propios mandatos, según proceda, el Comité encargó a los subcomités que examinaran esta cuestión bajo el punto del

orden del día "Programa de trabajo" y que elaborasen mandatos actualizados para someterlos al examen del MSC 78 y el MEPC 50.

Plan de trabajo a largo plazo de la Organización y determinación de la necesidad de reestructurar los comités

19.7 El Comité se mostró de acuerdo en que toda modificación que se introduzca en el plan de trabajo a largo plazo por considerarla necesaria para lograr los objetivos de la Organización, según lo dispuesto en la resolución A.900(21), debería supeditarse a cualquier cambio en la estructura de los subcomités que, a su vez, sólo debería considerarse cuando el resultado de la labor del Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el plan estratégico de la Organización esté disponible y se hayan aprobado la estrategia y las políticas de la Organización. No obstante, el Comité consideró que de momento no había una necesidad inmediata de modificar la estructura de los subcomités.

Capacidad para implantar nuevas prescripciones y recomendaciones

19.8 El Comité tomó nota de la opinión de la reunión de los Presidentes de que, habida cuenta de los problemas que atraviesan los países en desarrollo para implantar las nuevas prescripciones y recomendaciones, los programas actuales de cooperación técnica de la Organización encaminados a facilitar la implantación de determinados instrumentos tales como el Convenio de Formación 1995, el Código IGS, la gestión del agua de lastre, etc. deberían ampliarse en la mayor medida posible para abarcar los otros aspectos del régimen normativo de la OMI, incluidos los instrumentos que no son obligatorios.

Función del Grupo de trabajo SPI y cuestiones relacionadas con la protección marítima

19.9 El Comité tomó nota de la opinión expresada por la reunión de los Presidentes de que sería necesario aclarar el estado y el mandato actuales del Grupo de trabajo SPI y de que dicho mandato debería incluir cuestiones de protección marítima relacionadas con la interfaz buque-puerto, y decidió examinar más a fondo el método de trabajo y la labor futura del Grupo de trabajo SPI al tratar el punto 22 del orden del día (Otros asuntos - documento MSC 76/22/2).

Responsabilidades y función de los presidentes y vicepresidentes de los subcomités

19.10 El Comité se mostró de acuerdo en que las directrices sobre las funciones y responsabilidades de los presidentes y vicepresidentes de los subcomités estuviesen listas para ser examinadas durante la próxima reunión de presidentes, teniendo en cuenta lo que estipula el Reglamento interior del Comité a este respecto. A tal efecto, el Comité pidió a la Secretaría que tratase de redactar tales Directrices, para que subsiguientemente se adopten las medidas oportunas en el ámbito intergubernamental.

Asistencia de periodistas a las reuniones de los órganos técnicos de la OMI

19.11 El Comité acordó que, en caso de que los periodistas soliciten estar presentes en un periodo de sesiones particular de un comité o subcomité, cada solicitud deberá evaluarse según sus méritos, y que el órgano interesado decida al comienzo de dicho periodo si debe otorgarse la correspondiente autorización y en qué condiciones, teniendo en cuenta que, en virtud del Reglamento interior del Comité, las reuniones se celebran en sesión privada por lo general, a menos que se adopte una decisión en otro sentido.

Otras cuestiones examinadas por la reunión de los Presidentes

19.12 En relación con el resto de las ideas y las propuestas examinadas, respecto de las cuales la reunión de los presidentes no hubiese adoptado decisiones, y que figuran en los párrafos 11, 15 y 34 del documento MSC 76/19, el Comité invitó a los Miembros interesados a presentar observaciones y propuestas al respecto para someterlas al examen del MSC 77 y del MEPC 49.

19.13 El Comité respaldó la opinión de la reunión de los Presidentes de que, mediante la estricta observancia de las Directrices de los comités, incluso en su forma actual, la labor de los órganos técnicos de la Organización ganaría no solamente en calidad, sino también en eficiencia y eficacia.

Pronta conclusión de los puntos del orden del día

19.14 La delegación de Malta señaló que, si bien por una parte se insta a la OMI a que se concentre en la aplicación de reglas y no en la adopción de nuevas reglas, por otra parte, la Organización en ocasiones es objeto de críticas por tomar demasiado tiempo en alcanzar una decisión final. En relación con esto debería señalarse que, como las reuniones de los subcomités se celebran solamente una vez por año, un punto podría figurar en el orden del día durante varios años aun cuando, en realidad, el número real de periodos de sesiones asignado al examen de dicho punto fuera relativamente limitado. Por tanto, la delegación de Malta propone efectuar trabajos de base y de investigación en el lapso interperiodos, incluso por parte de la Secretaría, de modo que todos los periodos de sesiones cuenten con suficiente material sustantivo para examen y así puedan concluir el estudio del punto en el plazo más breve posible.

20 PROGRAMA DE TRABAJO

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES

Generalidades

20.1 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se habían reunido desde la celebración del MSC 75 (MSC 76/20 y Add.1), las diversas propuestas para incluir nuevos puntos en los programas de trabajo presentadas al presente periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros, una evaluación preliminar (MSC 76/WP.1) de dichas propuestas efectuada por el Presidente con ayuda de la Secretaría y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

20.2 El Comité recordó que, al tratar el punto 12 (Estabilidad, líneas de carga y seguridad de los buques pesqueros) había decidido, en el marco del examen de la recomendación del SLF 45 de que debería introducirse en el programa de trabajo del Subcomité un punto sobre el examen de las interpretaciones unificadas de la IACS, que ésta debería continuar presentando sus interpretaciones unificadas directamente al Comité para su examen preliminar y, tras decidir a qué subcomité se debería remitir una determinada interpretación unificada para su examen ulterior, el Comité incluiría el correspondiente punto en el programa de trabajo del subcomité pertinente y especificaría la fecha prevista para su ultimación (véase asimismo el párrafo 12.35). El Comité también recordó la decisión conexa (véase asimismo el párrafo 18.8) que había adoptado en relación con el punto 18 del orden del día (Relaciones con otras organizaciones) al examinar de nuevo las interpretaciones unificadas de la IACS (documento MSC 76/18/2).

20.3 Habida cuenta de que el MSC 75 ya había encargado a los Subcomités BLG, FP, DE y SLF que examinaran las interpretaciones unificadas pertinentes de la IACS que figuran en el documento MSC 75/19/2, el Comité decidió incluir un punto de alta prioridad titulado "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS" en los programas de trabajo de los Subcomités BLG, FP, FSI, DE y SLF, asignándole 2004 como fecha prevista para su ultimación, así como en los órdenes del día provisionales correspondientes a los próximos periodos de sesiones de los mencionados Subcomités, reiterando la instrucción impartida por el MSC 75 a los Subcomités para que examinen las interpretaciones unificadas de la IACS que sean de su competencia y preparen, basándose en dichas interpretaciones unificadas, las correspondientes interpretaciones a los respectivos instrumentos de la OMI con vistas a su aprobación por el Comité y distribución a los Gobiernos Miembros para que éstos las utilicen cuando apliquen las disposiciones pertinentes de dichos instrumentos de la OMI.

Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994

20.4 El Comité recordó que al tratar el punto 8 del orden del día (Proyecto y equipo del buque), había decidido modificar el título del punto "Enmiendas al Código DSC y al Código NGV, 1994" de modo que diga "Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994", confiar esta labor a los Subcomités FP, COMSAR, NAV, DE (coordinador) y SLF, para que la ultimen en dos periodos de sesiones, y encargar a los Subcomités que inicien la labor en 2004 como parte del próximo examen previsto del Código NGV 2000.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)

Nuevo punto propuesto por el BLG 7 para su inclusión en el programa de trabajo

20.5 El Comité refrendó una propuesta del BLG 7, que ya había aprobado el MEPC 48, para incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al BLG 8 un punto de alta prioridad titulado "Cuestiones relacionadas con el reciclaje de buques", asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación.

Resultados de la labor del MEPC 48

20.6 El Comité tomó nota de que el MEPC 48 (MSC 76/2/2, párrafo 20 y MEPC 48/21, anexo 9) había aprobado el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional

correspondiente al BLG 8, que incluyen predominantemente cuestiones relativas al medio ambiente.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del BLG 8

20.7 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 18 (véase asimismo el párrafo 20.3). Se encomendó a la Secretaría que informase al MEPC en consecuencia.

20.8 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al BLG 8, que figura en el anexo 19 (véanse asimismo los párrafos 10.6, 19.6, 20.3, 20.5 y 20.6) y encomendó a la Secretaría que informase al MEPC en consecuencia.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC)

Resultados de la labor del MEPC 48

20.9 El Comité tomó nota de que el MEPC 48 (MSC 76/2/2, párrafo 20) había aprobado el punto del programa de trabajo del Subcomité relativo al medio ambiente y que, en particular, había modificado el título del punto "Implantación del Anexo III del MARPOL 73/78" de modo que diga "Examen del Anexo III del MARPOL 73/78".

Elaboración de un manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales

20.10 El Comité recordó que, al tratar el punto 13 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores), había decidido que debería continuar la elaboración de un manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales y que el plazo previsto para la ultimación del punto pertinente debería ampliarse hasta 2003, y que el punto debería incluirse en el orden del día provisional correspondiente al DSC 8 (véase también el párrafo 13.28).

Instalación de alarmas de entrada de agua en los buques nuevos, de carga seca con una única bodega

20.11 El Comité recordó su decisión, adoptada tras examinar el documento MSC 76/20/2 (Belice y Reino Unido) en el marco del programa de trabajo del Subcomité DE, de encomendar al Subcomité DSC que, cuando el Subcomité DE se lo solicite, facilite asesoramiento sobre los aspectos operacionales relativos a la instalación de alarmas de entrada de agua (véanse asimismo los párrafos 20.35 y 20.36).

Seguridad de los graneleros

20.12 Tras recordar las decisiones pertinentes adoptadas al tratar el punto 5 del orden del día (Seguridad de los graneleros), el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al DSC 8, puntos de alta prioridad sobre:

.1 mejora de la interfaz buque-puerto para graneleros, asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación; y

.2 prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros, asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación, coordinado por el Subcomité DE,

y encomendó asimismo al DSC 8 que examine la cuestión del carácter obligatorio del Código de Cargas a Granel al tratar el punto del orden del día titulado "Examen del Código de Cargas a Granel".

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DSC 8

20.13 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 18.

20.14 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al DSC 8, que figura en el anexo 19 (véanse asimismo los párrafos 13.30, 19.6 y 20.12).

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FP 47

20.15 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 18 (véase asimismo el párrafo 20.3).

20.16 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al FP 47, que figura en el anexo 19 (véanse asimismo los párrafos 12.29, 19.6 y 20.3).

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

Resultados de la labor del MEPC 48

20.17 tomó nota de que el MEPC 48 (MSC 76/2/2, párrafo 20 y MEPC 48/21, anexo 9) había aprobado el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional correspondiente al FSI 11, que incluyen predominantemente cuestiones relativas al medio ambiente.

Seguridad de los graneleros

20.18 Tras recordar las decisiones pertinentes adoptadas al tratar el punto 5 del orden del día (seguridad de los graneleros) el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al FSI 11 un punto de alta prioridad titulado "Formación sobre graneleros para los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto", con fecha de ultimación prevista para 2004.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 11

20.19 El programa de trabajo del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 18 véanse asimismo los párrafos 20.3 y 20.60.2). Se encomendó a la Secretaría que informase al MEPC en consecuencia.

20.20 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al FSI 11, que figura en el anexo 19 (véanse asimismo los párrafos 8.9, 9.2, 9.9, 19.6, 20.3, 20.60.2, 22.17 y 22.24) y encomendó a la Secretaría que informase al MEPC en consecuencia.

Cuestiones urgentes que habrá de examinar el MSC 77

20.21 Tras tomar nota de que, debido a la gran proximidad entre las fechas de celebración del FSI 11 y el MSC 77 y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 45 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 77º periodo de sesiones debería considerar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del FSI 11, el Comité acordó, según le había recomendado el FSI 10, que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y examinarse en el MSC 77:

.1 transferencia de buques entre Estados;

.2 enmiendas al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20)); y

.3 el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional correspondiente al FSI 12.

Cambio de nombre del Subcomité FSI

20.22 La delegación de las Bahamas, refiriéndose a las decisiones pertinentes adoptadas en el MSC 75 y a la reunión de los Presidentes sobre el cambio de nombre del Subcomité FSI, manifestó su inquietud por el hecho de que todavía no se hubiera decidido cuándo se volvería a debatir dicha cuestión.

20.23 A este respecto, la delegación de Malta manifestó decepción por el hecho de que no se hubiera examinado, al menos por el momento, la propuesta de cambiar el nombre del Subcomité FSI. Tras afirmar que los acontecimientos recientes habían demostrado que era necesario recalcar a todos los Estados, y no solamente a los Estados de abanderamiento, la importancia de aplicar el derecho marítimo internacional, la delegación de Malta dejó bien claro que en el derecho marítimo internacional se incluían también los convenios que se encontraban en la periferia de la competencia de la OMI.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

Navegación de aventura y el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos

20.24 El Comité recordó su decisión, adoptada tras examinar el documento MSC 76/20/4 (Chile) en el marco del programa de trabajo del Subcomité NAV, de incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR un punto de baja prioridad titulado "Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura", asignándole un periodo de sesiones para su ultimación, y designar al Subcomité NAV coordinador de la labor (véase asimismo el párrafo 20.30).

Utilización de telegrafía de impresión directa a efectos de socorro y seguridad en los buques regidos por el Convenio SOLAS

20.25 El Comité examinó una propuesta de Noruega (MSC 76/20/5) para volver a considerar la necesidad de exigir que los buques que naveguen por las zonas marítimas A3 y A4 estén equipados con telegrafía de impresión directa en ondas hectométricas y decamétricas, según se prescribe en el capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 y en las normas de funcionamiento

aplicables, y, si el resultado de dicho examen indica que las prescripciones pertinentes relativas a la telegrafía de impresión directa pueden suprimirse sin que ello acarree consecuencias negativas para la seguridad en el mar, lo cual abarataría el equipo y facilitaría su utilización, elaborar el correspondiente proyecto de directrices tanto al Convenio SOLAS como a las normas de funcionamiento pertinentes.

20.26 Tras debatir esta cuestión, el Comité decidió remitir el documento MSC 76/20/5 al COMSAR 7 para que lo examine al tratar el punto de su orden del día titulado "Otros asuntos" y facilite asesoramiento al MSC 77 sobre la conveniencia de elaborar las correspondientes enmiendas.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 7

20.27 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 18.

20.28 El Comité confirmó la aprobación del orden del día provisional correspondiente al COMSAR 7, que figura en el anexo 19 (véanse asimismo los párrafos 4.33, 4.45, 11.24, 18.3, 19.6, 22.42, 22.48 y 22.51).

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)

Nuevos subpuntos propuestos por el NAV 48 para su inclusión en el programa de trabajo

20.29 Tras refrendar la propuesta del NAV 48, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité los siguientes nuevos subpuntos bajo el punto titulado "Sistema mundial de radionavegación (WWRNS)":

.1 subpunto .1 - "Novedades en el campo del SMNS, especialmente el Programa Galileo", asignándole 2005 como plazo previsto para su ultimación;

.2 subpunto .2 - "Examen y enmienda de la normativa de la OMI para el SMNS (resolución A.915(22))", asignándole 2005 como plazo previsto para su ultimación; y

.3 subpunto .3 - "Reconocimiento de los sistemas de radionavegación como componentes del WWRNS (resolución A.815(19))", asignándole 2005 como plazo previsto para su ultimación.

Navegación de aventura y el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos

20.30 El Comité examinó una propuesta presentada por Chile (MSC 76/20/4) encaminada a elaborar directrices sobre las medidas de seguridad mínimas para travesías oceánicas de alto riesgo efectuadas por embarcaciones de aventura no convencionales, que implican operaciones de búsqueda y salvamento marítimos en las que se deben emplear grandes recursos que afectan a los Estados, a los MRCC y a las naves y aeronaves que acuden en su auxilio. Tras examinar la propuesta, el Comité decidió incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV (coordinador) y COMSAR un punto de baja prioridad titulado "Recomendaciones para la

navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura", asignándole un periodo de sesiones para su ultimación.

Seguridad de los graneleros

20.31 Tras recordar las decisiones pertinentes adoptadas al tratar el punto 5 del orden del día (Seguridad de los graneleros), el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al NAV 49 un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre el abandono temprano del buque para graneleros", asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación, en colaboración con el Subcomité DE, y designó al Subcomité NAV coordinador de la labor .

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del NAV 49

20.32 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 18.

20.33 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al NAV 49, que figura en el anexo 19 (véanse asimismo los párrafos 4.44, 4.45 y 19.6).

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)

Resultados de la labor del MEPC 48

20.34 El Comité tomó nota de que el MEPC 48 (MSC 76/2/2, párrafo 20) había acordado asignar una alta prioridad al punto titulado "Protección de las cámaras de bombas de los buques tanque y acceso a los programas informáticos en tierra para las operaciones de salvamento" e incluirlo en el orden del día provisional correspondiente al DE 46.

Instalación de alarmas de entrada de agua en los buques nuevos de carga seca con una única bodega

20.35 El Comité examinó una propuesta de Belice y el Reino Unido (MSC 76/20/2) para elaborar enmiendas a la regla II-1/21.3 del Convenio SOLAS a fin de exigir la instalación de alarmas de entrada de agua en todos los buques de carga seca nuevos con una única bodega, de hasta 80 metros de eslora y de arqueo bruto igual o superior a 500, excepto cuando los compartimientos laterales estancos estén instalados en cada lado de la bodega, como sucede generalmente en los buques mineraleros y en las dragas. Se deberá colocar una alarma audible y visual en el puente, en la cámara de máquinas o en un puesto de control central, pero en los buques con espacios de máquinas sin dotación permanente, la alarma se deberá instalar en el puente.

20.36 Tras el correspondiente debate, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Instalación de alarmas de entrada de agua en los buques de carga nuevos con una única bodega", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación, encargó al DE 46 que inicie el examen de esta cuestión al tratar el punto de su orden del día titulado "Otros asuntos" e incluyó el punto en el orden del día provisional correspondiente al DE 47; asimismo decidió encargar al Subcomité DSC que cuando el Subcomité DE se lo solicite, facilite asesoramiento sobre los aspectos operacionales relativos a la instalación de tales alarmas.

Sistemas de uso obligatorio para el remolque de emergencia en buques que no sean buques tanque de peso muerto superior a 20 000 toneladas

20.37 El Comité examinó una propuesta de Alemania (MSC 76/20/3) para que se reconsidere la restricción actual de llevar instalados sistemas de remolque de emergencia homologados en los buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, con el fin de ampliar la aplicación de dichos sistemas a los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas y a buques distintos de los buques tanque, y para que se examinen las especificaciones técnicas de los sistemas de remolque de emergencia que se describen en la resolución MSC.35(63). Después de examinar el asunto y tras observar que algunas delegaciones eran partidarias de la propuesta en tanto que otras requerían información adicional acerca de los valores de los parámetros de la fórmula (para el riesgo de daños debidos a la ausencia de un sistema de remolque de emergencia homologado) utilizada para calcular el riesgo resultante (que figura en el cuadro) para diferentes tipos de buques, y acerca de las implicaciones legislativas y administrativas que la propuesta podría entrañar para las Administraciones, el Comité invitó a la delegación de Alemania a presentar dicha información adicional al MSC 77 para su examen junto con la propuesta (documento MSC 76/20/3) presentada al presente periodo de sesiones del Comité.

Notas explicativas acerca de las normas sobre maniobrabilidad de los buques

20.38 El Comité recordó su decisión, adoptada al tratar el punto 8 del orden del día (Proyecto y equipo del buque) (véase también el párrafo 8.4), de remitir al Subcomité DE el apéndice 3 revisado de las Notas explicativas (MSC 76/WP.6) para someterlo a un nuevo examen con vistas a la elaboración de las correspondientes enmiendas, y decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de baja prioridad sobre "Revisión de las notas explicativas acerca de las Normas sobre maniobrabilidad de los buques", asignándole un periodo de sesiones para su ultimación.

Seguridad de los graneleros

20.39 El Comité recordó que al tratar el punto 5 de su orden del día (Seguridad de los graneleros), tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros, había mostrado su conformidad con algunas cuestiones que le había remitido el Subcomité DE para su examen urgente en el DE 46 (véase también el párrafo 5.70). A raíz de ello, el Comité decidió incluir los nuevos puntos que se indican a continuación en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al DE 46, indicándose entre paréntesis el plazo previsto para su ultimación:

.1 normas de funcionamiento para las alarmas de entrada de agua de los graneleros (2003);

.2 orientaciones para graneleros sobre el abandono temprano del buque (2003), (labor coordinada por el Subcomité NAV);

.3 aplicación de las prescripciones unificadas S26, S27 y S31 de la IACS a los graneleros (2003);

.4 normas para la reparación de estructuras de acero y prácticas de construcción naval (2003);

.5 normas relativas a los mecanismos de sujeción de las tapas de escotilla de los graneleros (2003);

.6 prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros (2004) (labor efectuada en colaboración con el Subcomité DSC y coordinada por el Subcomité DE);

.7 construcción de graneleros en doble forro en el costado (2004); y

.8 aplicación de las normas estructurales del capítulo XII del Convenio SOLAS (2004).

20.40 El Comité encomendó asimismo al Subcomité que examine la elaboración de proyectos de enmienda al capítulo III del Convenio SOLAS y/o al Código IDS para que sea obligatorio llevar trajes de inmersión a bordo de los graneleros nuevos y existentes, al tratar el punto del orden del día titulado "Trajes de inmersión que se han de llevar a bordo y estiba de los mismos".

20.41 El Comité decidió además incluir los siguientes puntos en el programa de trabajo del Subcomité DE, con los plazos previstos de ultimación indicados entre paréntesis (véase también el párrafo 20.48):

.1 información mejorada sobre carga y estabilidad en los graneleros (2004) (labor coordinada por el Subcomité SLF);

.2 normas de rendimiento de los revestimientos protectores (2004); y

.3 botes salvavidas de caída libre autozafables (2004).

20.42 Considerando que la inclusión de los puntos arriba mencionados en el orden del día provisional del DE 46 aumentará considerablemente el volumen de trabajo del DE 46, el Comité decidió suprimir los siguientes puntos del orden del día provisional del DE 46, que había sido aprobado por el MSC 75 (MSC 76/20, anexo):

.1 punto A.4 - Aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre;

.2 punto A.9 - Interpretaciones del Código NGV 2000; y

.3 punto A.13 - Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento prescritos en el Convenio SOLAS,

y convino además en prorrogar un año el plazo previsto actualmente para la ultimación de dichos puntos (véase también el párrafo 20.48).

20.43 Con el fin de ocuparse del gran número de puntos del orden del día del DE 46, el Presidente se comprometió, en colaboración con el Presidente del Subcomité DE y de la Secretaría, a proponer un orden de prioridad para los puntos del orden del día provisional del DE 46.

20.44 Con el fin de permitir a los Miembros presentar sus documentos sobre los nuevos puntos mencionados en los párrafos 20.39 y 20.40 incluidos en el orden del día provisional del DE 46, el

Comité acordó ampliar hasta el 31 de enero de 2003 el plazo para la presentación de documentos no voluminosos que traten de dichos puntos.

20.45 El Comité pidió al DE 46 que informara al MSC 77 sobre el progreso realizado en relación con los puntos mencionados en los párrafos 20.39 y 20.40, con el fin de que se examinen y se adopten las medidas oportunas.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DE 46

20.46 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 18 (véase asimismo el párrafo 20.3).

20.47 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al DE 46, que figura en el anexo 19 (véan0se asimismo los párrafos 8.9, 19.6, 20.3, 22.6 y 22.53).

Posible ampliación de la duración del DE 46

20.48 El Comité tomó nota de que la delegación del Reino Unido había propuesto ampliar en tres días la duración del 46º periodo de sesiones del Subcomité debido al recargado orden del día del DE 46, y se había ofrecido a cubrir los gastos de los tres días adicionales (del 17 al 19 de marzo de 2003). Si bien esta propuesta suscitó algunas preocupaciones, recibió el apoyo de varias delegaciones. El Presidente se comprometió a ponerse en contacto y mantener consultas con el Presidente del Consejo sobre el particular. En caso de aprobarse la propuesta, la Secretaría informará a los Gobiernos Miembros acerca de las disposiciones finales para la celebración del DE 46 mediante una circular a la que se adjuntará el orden del día provisional revisado correspondiente al DE 46 que, en este caso, comprenderá también los puntos mencionados en los párrafos 20.41 y 20.42 (véanse asimismo los párrafos 20.43 a 20.45).

Cuestiones urgentes que habrá de examinar el MSC 77

20.49 Tras tomar nota de que, debido a la gran proximidad entre las fechas de celebración del DE 46 y el MSC 77 y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 45 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 77º periodo de sesiones debería considerar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del DE 46, el Comité acordó, según le había recomendado el DE 45, y teniendo en cuenta las decisiones pertinentes sobre la cuestión de la seguridad de los graneleros adoptadas al tratar el punto 5 del orden del día (Seguridad de los graneleros) que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y examinarse en el MSC 77:

.1 puntos relacionados con la seguridad de los graneleros mencionados en los párrafos 20.39 y 20.40;

.2 medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas; y

.3 el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional correspondiente al DE 46.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)

Nuevo punto propuesto por el SLF 45 para su inclusión en el programa de trabajo

20.50 Tras refrendar la una propuesta del SLF 45, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Revisión de la resolución A.266(VIII)", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Mantenimiento del punto en el programa de trabajo

20.51 Tras tomar nota de la lista de cuestiones para la revisión futura de las reglas del Convenio de Líneas de Carga enumeradas en el párrafo 4.33 del documento SLF 45/14 (véase también el párrafo 12.24), el Comité decidió mantener en el programa de trabajo del Subcomité el punto titulado "Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga 1966", con fecha de ultimación prevista para 2005, e incluir el punto en el orden del día provisional del SLF 46.

Seguridad de los graneleros

20.52 Tras recordar las decisiones pertinentes adoptadas al tratar el punto 5 del orden del día (Seguridad de los graneleros), el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al SLF 46 un punto de alta prioridad titulado "Información mejorada sobre carga y estabilidad en los graneleros", con fecha de ultimación prevista para 2004, en colaboración con el Subcomité DE y designó el Subcomité SLF coordinador de la labor.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del SLF 46

20.53 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 18 (véase asimismo el párrafo 20.3).

20.54 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al SLF 46, que figura en el anexo 19 (véase también el párrafo 19.6).

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

Elaboración de requisitos sobre los conocimientos teóricos y prácticos y la formación de los oficiales de las NVR

20.55 El Comité examinó una propuesta de Australia y la Federación de Rusia (MSC 76/20/6) encaminada a elaborar requisitos sobre los conocimientos teóricos y prácticos y la formación de los oficiales de las NVR, como medidas complementarias a las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante (NVR). Tras el correspondiente debate, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW un punto de alta prioridad titulado "Requisitos sobre los conocimientos teóricos y prácticos y la formación de los oficiales de las NVR", asignándole 2005 como plazo previsto para su ultimación, y encargó al STW 34 que examine esta cuestión a título preliminar al tratar el punto del orden día titulado "Otros asuntos" e incluya el punto en el orden del día provisional correspondiente al STW 35.

20.56 A este respecto, y tras recordar el acuerdo pertinente suscrito entre la OMI y la OACI para la elaboración de directrices aplicables a las naves de vuelo rasante, el Comité pidió a la Secretaría que preparase el correspondiente documento informativo para presentarlo al MSC 77,

que trate del estado de las relaciones entre la OMI y la OACI en relación con la labor sobre el particular.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del STW 34

20.57 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 18 (véase también el párrafo 20.60.1).

20.58 El Comité confirmó la aprobación del orden del día provisional correspondiente al STW 34, que figura en el anexo 19 (véanse también los párrafos 11.16, 19.6, 20.55 y 20.60.1).

Resultados de la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima

20.59 Atendiendo a la petición del Comité, el Presidente señaló a su atención el documento SOLAS/CONF.5/DC/3, que sirvió de referencia para el examen de los programas de trabajo del Comité y de los Subcomités en el contexto de las cuestiones que se derivan de los resultados de la labor de la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima.

20.60 Tras considerar las diferentes peticiones de la Conferencia SOLAS de 2002 recogidas en las siguientes resoluciones de la Conferencia:

- resolución 3 sobre la labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima;

- resolución 4 sobre enmiendas futuras a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS 1974, sobre las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y la protección marítima, respectivamente;

- resolución 5 sobre el fomento de la cooperación y la asistencia técnica;

- resolución 8 sobre el incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo;

- resolución 9 sobre el incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas;

- resolución 10 sobre la pronta implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques; y

- resolución 11 sobre los aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar,

el Comité acordó examinarlas pormenorizadamente en su 77º periodo de sesiones y decidió mientras tanto:

.1 encargar al STW 34 que, al tratar el punto del orden del día titulado "Medidas para incrementar la protección marítima" tenga a bien examinar, con carácter preliminar, la posibilidad de:

.1 en el contexto de la resolución 3 (párrafo 1 a) de la parte dispositiva), elaborar orientaciones de formación, tales como cursos modelo para los oficiales de protección del buque, oficiales de la compañía para la protección marítima, oficiales de protección de las instalaciones portuarias y personal de protección de las compañías, los buques y los puertos.

En relación con el párrafo 1e) de la parte dispositiva de la mencionada resolución, en el que se invita a la Organización a que examine la resolución A.890 (21) sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad, el Comité acordó, sin perjuicio de su decisión anteriormente mencionada en el párrafo 4.62.3 *supra*, que el Subcomité STW prosiga con el examen de la cuestión una vez que el MSC 77 haya aprobado las orientaciones oportunas;

.2 en el contexto de la resolución 5, habilitar los medios necesarios, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica para reforzar la asistencia que se viene prestando y promover, en colaboración con otras organizaciones internacionales pertinentes, según proceda, el incremento de la capacidad de la Organización para hacer frente a las necesidades futuras de los países en desarrollo en lo que se refiere a una instrucción y formación continuas y a la mejora tanto de su infraestructura como de sus medidas de protección marítima y portuaria;

.3 en el contexto de la resolución 8, contribuir con los conocimientos pertinentes a la labor de la OIT sobre la "Mayor seguridad de la identificación de la gente de mar", así como a la labor conjunta prevista sobre la cuestión más amplia de la protección portuaria;

.4 en el contexto de la resolución 11, poner en conocimiento del MSC y del Comité de Facilitación todos los problemas relacionados con el factor humano que hayan comunicado a la Organización como resultado de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o del Código PBIB;

.2 incluir en el programa de trabajo del Subcomité FSI y en el orden del día provisional correspondiente al FSI 11 un punto de alta prioridad titulado "Medidas para incrementar la protección marítima", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación, y encargar al FSI 11, en el contexto de la resolución 3 (párrafos 1b) y 1i), respectivamente, de la parte dispositiva), que tengan a bien considerar con carácter preliminar:

.1 el examen de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)) y, si se considera necesario, elaborar las correspondientes enmiendas a dicha resolución; y

.2 la necesidad de cualesquiera otras orientaciones o directrices para garantizar la implantación mundial, uniforme y coherente de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS de la parte A del Código PBIP;

.3 encargar al COMSAR 7 que tome nota de que en el contexto de la resolución 10 se ha invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que fomenten, en los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de su Estado, la adopción de las medidas necesarias para que estén en condiciones de responder automáticamente a la interrogación secuencial de Inmarsat-C o a otros sistemas disponibles; y

.4 encargar al Grupo de trabajo SPI que tenga a bien examinar con carácter preliminar:

.1 en el contexto de la resolución 3 (párrafos 1 a), 1 f) y 1 i), respectivamente, de la parte dispositiva):

.1 la elaboración, en colaboración con el Subcomité STW, de orientaciones de formación, tales como cursos modelo para los oficiales de protección del buque, oficiales de la compañía para la protección marítima, oficiales de protección de las instalaciones portuarias y personal de protección de las compañías, los buques y los puertos;

.2 el aspecto de las protección de los buques a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio cuando realicen una operación de interfaz con unidades flotantes de producción y almacenamiento y unidades flotantes de almacenamiento; y

.3 la necesidad de cualesquiera otras orientaciones o directrices para garantizar la implantación mundial, uniforme y coherente de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio o de la parte A del Código PBIP; y

.2 en el contexto de la resolución 8 (párrafo 5 de la parte dispositiva), contribuir, con los conocimientos pertinentes, a la labor de la OIT relativa a la labor conjunta prevista sobre la cuestión más amplia de la protección portuaria,

y pidió a los Subcomités anteriormente mencionados y al Grupo de trabajo SPI que informen sobre el particular al MSC 77 para que éste pueda brindar más orientaciones al respecto, así como sobre cualesquiera otras cuestiones que guarden relación con la labor del Comité cuando se haya pedido a la Organización que adopte medidas relativas a las resoluciones respectivas de la Conferencia.

20.61 La representante de la OIT, refiriéndose a la resolución 8 de la Conferencia mediante la cual se invita a la OMI y a la OIT a que constituyan un grupo mixto de trabajo OMI/OIT que se encargue de realizar toda nueva labor que se requiera sobre la cuestión más amplia de la protección portuaria, manifestó que, a fin de que los resultados de dicha labor puedan estar disponibles en la fecha de entrada en vigor del Código PBIP, es decir, el 1 de julio de 2004, la labor de dicho grupo de trabajo OMI/OIT debería comenzar lo antes posible, preferentemente durante el primer trimestre de 2003. La representante señaló asimismo que el texto de un anteproyecto de documento que sirva de guía sobre la protección portuaria podría ponerse a

disposición del MSC 77 para que éste pueda examinarlo y facilitar su aportación. El proyecto de documento que sirva de guía sobre la protección portuaria sería examinado ulteriormente por un grupo de expertos que habrá de convocar la OIT para reunirse en diciembre de 2003, y a continuación se sometería a la aprobación del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en marzo de 2004 y del MSC 78, para su posterior publicación. A fin de avanzar la tarea, la representante de la OIT invitó al Comité a que designe miembros para participar en la labor del grupo de trabajo OMI/OIT. Propuso asimismo que el Comité tenga a bien pedir a los Estados Miembros que designen a personas competentes en el seno de sus autoridades designadas responsables de la seguridad y la protección, para que participen en las deliberaciones del grupo de trabajo durante el MSC 77, y también que el Comité debería considerar la necesidad de convocar durante el MSC 77 un grupo adecuado encargado de examinar el documento preliminar.

ACTIVIDADES, PRIORIDADES Y PLAN DE SEMANAS DE REUNIÓN PARA EL BIENIO 2004-2005

20.62 El Comité recordó que en las Directrices sobre organización y método de trabajo se exige que, al término de cada periodo de dos años, los presidentes de los comités presenten a sus Comités respectivos un plan conjunto que incluya las actividades, prioridades y reuniones de ambos Comités y de sus órganos auxiliares durante el siguiente bienio.

20.63 En este contexto, el Comité examinó una nota conjunta de su Presidente y del Presidente del MEPC (MSC 76/20/1), presentada de conformidad con las disposiciones indicadas anteriormente y a raíz de las consultas mantenidas con los presidentes de los Subcomités.

20.64 Tras tomar nota de que el plan de semanas de reunión de los dos comités y de los subcomités, incluidas las asignadas a las conferencias sobre seguridad y/o medio ambiente cuya celebración esté prevista en el bienio 2004-2005, tendrá que ser aprobado por el Consejo en su próximo periodo de sesiones de junio de 2003, basándose en las propuestas pertinentes del Secretario General relativas al presupuesto, el Comité adoptó las siguientes medidas:

.1 tomó nota de la información relativa a las actividades y prioridades de los comités y los subcomités previstas durante el bienio 2004-2005 y de que el MEPC 48 había aprobado las actividades y prioridades previstas para el bienio 2004-2005;

.2 aprobó, tras tomar nota de que el MEPC 48 había adoptado la misma decisión al respecto, el plan propuesto de semanas de reunión del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares para el bienio 2004-2005, a fin de incluirlo en las propuestas pertinentes del Secretario General relativas al presupuesto;

.3 acordó que si es necesario hacer economías por razones presupuestarias, el total de 25,5 semanas de reunión propuesto por los dos Presidentes podría reducirse en una o dos semanas, es decir, que uno o dos subcomités celebre una sola reunión durante el próximo bienio y, posteriormente, lo antes posible en el bienio siguiente, y autorizó al Secretario General a que tuviera en cuenta dichas consideraciones en sus propuestas presupuestarias para el bienio 2004-2005; y

.4 tomó nota de que el MEPC 48 había acordado pedir al Consejo que apruebe la celebración de una Conferencia diplomática sobre gestión del agua de lastre a comienzos de 2004 y que el Consejo había refrendado la petición en su 89º periodo de sesiones.

REUNIONES INTERPERIODOS

20.65 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería reducirse al mínimo imprescindible, lo dispuesto en el párrafo 37 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, así como la decisión del Comité adoptada en su 66º periodo de sesiones, según la cual todos los subcomités deberán cerciorarse de la necesidad de convocar reuniones interperiodos y, únicamente cuando estimen que resulta esencial que dichas reuniones tengan lugar, presenten a la consideración del Comité, con tiempo suficiente, una petición al respecto plenamente justificada, el Comité, teniendo también en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los diversos puntos del orden del día, aprobó la celebración de la siguiente reunión interperiodos:

.1 Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (Grupo de trabajo ESPH), que deberá reunirse en 2003.

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y PREPARATIVOS PROPUESTOS PARA EL MSC 77

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de los periodos de sesiones 77º y 78º del Comité

20.66 El Comité aprobó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día correspondientes a sus periodos de sesiones 77º y 78º, que figuran en el documento MSC 76/WP.15, enmendado (véase también el párrafo 14.5).

Constitución de grupos de trabajo durante el MSC 77

20.67 Tras recordar las disposiciones de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo relativas al número de grupos que puede establecerse en cada periodo de sesiones, el Comité tuvo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los diferentes puntos del orden del día y acordó que en su 77º periodo de sesiones deberían establecerse grupos de trabajo que se encarguen de examinar las siguientes cuestiones:

.1 Plan de auditorías modelo de la OMI propuesto;

.2 seguridad de los graneleros; y

.3 protección marítima.

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

20.68 El Comité tomó nota de que se ha previsto que su 77º periodo de sesiones se celebre del 28 de mayo al 6 de junio de 2003 y de que su 78º periodo de sesiones se celebrará, con carácter provisional, en mayo de 2004.

Ampliación del plazo para la presentación de documentos

20.69 El Comité acordó ampliar hasta el 15 de febrero de 2003 el plazo previsto para la presentación al MSC 77 de los documentos que contengan propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo sobre cuestiones relacionadas con el hundimiento del buque tanque **Prestige**.

21 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2003

El Comité reeligió por unanimidad Presidente al Sr. T. Allan (Reino Unido), y Vicepresidente al Sr. F.S.A.H. El Kady (Egipto), ambos para 2003.

22 OTROS ASUNTOS

Cooperación OMI/IACS sobre el plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS

22.1 El Comité recordó que en su 61º periodo de sesiones había decidido que la OMI debía participar en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) de la IACS, y en su 62º periodo de sesiones había señalado que el Secretario General había designado a un consultor/observador de la OMI para que participara en dicho Plan de conformidad con el mandato acordado e informara periódicamente al Comité sobre su eficacia. En mayo de 1997 el Comité también había acordado que la OMI debería participar en el Comité consultivo del PCSCC, de la IACS, integrado por organizaciones interesadas en los servicios que prestan las sociedades miembros de la IACS, a fin de contribuir a mejorar el Plan.

22.2 El Comité también recordó que, durante el MSC 73, había tomado nota del informe de la Secretaría (MSC 72/22) sobre las novedades posteriores al MSC 69, en la esfera de la cooperación OMI/IACS respecto del Plan, en especial del informe del consultor/observador de la OMI sobre su permanente participación en la implantación del Plan, y que había pedido a la Secretaría que le informara sobre cualquier novedad al respecto.

22.3 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría en el documento MSC 75/23/2 sobre los avances realizados con posterioridad al MSC 73 y del informe del consultor/observador de la OMI que figura en el anexo de dicho documento, según el cual el consultor/observador había seguido participando en la ejecución del Plan. Se han presentado a la Secretaría de la OMI y a la IACS informes periódicos sobre la marcha de las actividades emprendidas en el marco del Plan y, en todos los casos, ha resultado evidente que el Plan se estaba ejecutando de manera cabal y armoniza. El Comité tomó nota además de que, con posterioridad al MSC 73, el Comité asesor del Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS, había celebrado cuatro reuniones y de que, con la participación del observador de la Secretaría de la OMI, había continuado su labor para prestar asistencia a la IACS a fin de mantener la eficacia del Plan a través del examen de cuestiones específicas relativas a la calidad.

22.4 Habida cuenta de los avances respecto de la plena implantación del Código IGS, la seguridad de los graneleros, los reconocimientos y certificación y otras cuestiones, el Comité decidió ampliar la participación de la Organización en el Plan, partiendo de las mismas premisas que en el pasado, es decir, sin repercusiones financieras para la Organización, y pidió a la Secretaría que informara al MSC 78 sobre las novedades al respecto.

Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques

22.5 El Comité tomó nota (MSC 75/23/4) de la información relativa a la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, que se celebró en la sede de la OMI del 1 al 5 de octubre de 2001, la cual había adoptado el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, y varias resoluciones que figuran en los anexos de los documentos AFS/CONF/26 y AFS/CONF/25, respectivamente.

Microclima en las embarcaciones de supervivencia totalmente cerradas

22.6 El Comité examinó un documento presentado por Alemania (MSC 75/23/5) relativo al microclima en las embarcaciones de supervivencia totalmente cerradas y tomó nota de una propuesta sobre un nuevo punto del programa de trabajo a fin de revisar tanto el Código IDS como la resolución MSC.81(70), titulada "Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento", en relación con el establecimiento de normas mínimas sobre la calidad del aire en las futuras embarcaciones de supervivencia totalmente cerradas. Señaló, además, que un documento semejante se había presentado a efectos informativos al DE 45, y que este órgano había tomado nota del mismo. Por consiguiente, el Comité pidió al DE 46 que realizara un examen preliminar de la propuesta al tratar el punto del orden del día titulado "Otros asuntos" y que asesorara al MSC 77 sobre la mejor forma de proceder para abordar la propuesta.

Revisión del Reglamento sanitario internacional

22.7 El Comité tomó nota de que la Organización Mundial de la Salud (OMS) había solicitado el apoyo de la Organización para el examen del Reglamento sanitario internacional actual desde un punto de vista operacional y técnico, así como de que la cuestión se había señalado al FAL 29 (FAL 29/18, párrafo 17.1) a fin de que este órgano determinara las posibles consecuencias respecto de las disposiciones pertinentes del Convenio FAL.

22.8 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría (MSC 75/23/6) de que la primera parte del proceso de revisión se refería a las medidas ordinarias de carácter permanente. Habida cuenta de que el Convenio de Facilitación menciona expresamente el Reglamento sanitario internacional en la sección 5: Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios, (normas 5.1 y 5.5 y práctica recomendada 5.6); y de que las medidas en vigor habían resultado satisfactorias desde el punto de vista de la OMI, la Organización no había presentado observaciones respecto de tales medidas en esta etapa de la revisión. Se había señalado a la OMS que la Organización deseaba seguir participando en la revisión y esperaba formular oportunamente observaciones sobre todo proyecto revisado del Reglamento sanitario internacional. Entre las demás organizaciones participantes en la revisión figuran la OIT, la OACI, la IATA y el CILC).

22.9 El Comité tomó nota, además, de que también se había invitado a la Organización a participar en el examen de la publicación de la OMS, titulada "Higiene y sanidad a bordo", a la cual se hace referencia directa en el Reglamento sanitario internacional. En consecuencia, la Secretaría asistió a una reunión de la OMS celebrada en Miami los días 3 y 4 de octubre de 2001 y contribuyó al examen de las propuestas de enmiendas a la publicación mencionada, destinadas a garantizar que no existan divergencias con las prescripciones actuales o propuestas de la OMI.

22.10 Asimismo, el Comité tomó nota de la información actualizada facilitada por la Secretaría sobre la celebración de una reunión en Vancouver del 8 al 10 de octubre de 2002 para examinar el anteproyecto de revisión de la publicación titulada "Higiene y sanidad a bordo", a la que la Secretaría no pudo asistir dado que tenía otras prioridades y cuenta con recursos limitados. Se espera que en enero de 2003 se distribuya un segundo proyecto de dicha publicación a fin de que puedan formularse las observaciones oportunas. El Comité encargó a la Secretaría que le informara en sus periodos de sesiones posteriores de cualesquiera novedades que hubiera respecto de la revisión del Reglamento sanitario internacional y las orientaciones conexas.

14º Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (ISTDG 14)

22.11 El Comité tomó nota (MSC 75/23/7) de que el 14º Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (ISTDG 14) se había celebrado en Johannesburgo, del 3 al 5 de septiembre de 2001. Al Simposio, que fue inaugurado por el Ministro de Transportes de Sudáfrica, también asistieron participantes locales, de la región y del extranjero, en número superior a 125.

22.12 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de la República de Sudáfrica por haber acogido al Simposio y tomó nota de la información proporcionada en el documento MSC 75/23/7, en especial acerca de la adopción de las resoluciones que se indican a continuación:

- resolución 1 - Implantación del Código IMDG y de otros instrumentos de la OMI relativos al transporte de mercancías peligrosas por mar;

- resolución 2 - Asistencia técnica para el transporte marítimo de mercancías peligrosas;

- resolución 3 - Grupo de trabajo de la OMI sobre la interfaz buque-puerto (ISPI);

- resolución 4 - Resultados del Sistema mundialmente armonizado de clasificación de productos químicos y comunicación de riesgos; y

- resolución 5 - Expresiones de agradecimiento,

asimismo encargó a la Secretaría que señalara las resoluciones anteriores a la atención de los pertinentes órganos de la OMI.

Investigación sobre la seguridad de los buques de la *International Comisión on Shipping*

22.13 El Comité recordó que el MSC 74, tras una presentación del informe sobre la investigación de la seguridad de los buques por el Presidente de la *Internacional Commission on Shipping* (ICONS), había tomado nota de la información facilitada por Australia (MSC 74/INF.21) respecto del informe de la Comisión, y también que el MSC 74 había indicado que en el capítulo 6 del informe figuraban referencias generales a las organizaciones internacionales, incluidas recomendaciones que específicamente abordaban cuestiones de interés para la Organización.

22.14 Tras examinar una propuesta presentada por Australia (MSC 75/23/8) para que el Comité considere la posibilidad de brindar mayor orientación a los Subcomités FSI y STW respecto de las recomendaciones recogidas en el informe de ICONS pertenecientes a su ámbito de competencia, el Comité tomó nota de que las cuestiones mencionadas en el documento ya estaban siendo examinadas por los Subcomités FSI y STW, y acordó remitir dicho documento a esos Subcomités a efectos de información en el marco de su labor sobre las cuestiones pertinentes.

Normas de la AISM para la formación y la titulación del personal de los servicios de tráfico marítimo (STM)

22.15 El Comité, tras recordar que el MSC 72 había aprobado la circular MSC/Circ.952 sobre Normas de la AISM para la formación y la titulación del personal de los servicios de tráfico marítimo (STM), fue informado (MSC 75/23/9) de que, con posterioridad a la aprobación de la circular MSC/Circ.952, se había ultimado la serie de cursos modelo y se había publicado todos los cursos modelo. Tras examinar el documento MSC 76/WP.17 el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1065, sobre Normas de la AISM para la formación y la titulación del personal de los servicios de tráfico marítimo (STM), en la que se da información sobre la ultimación de la nueva serie de cursos modelo.

Investigación para determinar las tácticas normales de extinción de incendios a bordo de los buques

22.16 El Comité tomó nota de un documento presentado por el Reino Unido (MSC 75/23/10) en el que se informa al Comité acerca de las investigaciones que se están llevando a cabo para determinar los medios más eficaces de lucha contra incendios a bordo de los buques. Además tomó nota de que se presentaría más información a un futuro periodo de sesiones del Comité, junto con una propuesta relativa a la inclusión de un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité FP.

Número de identidad único para las compañías navieras y de gestión naviera

22.17 El Comité examinó el documento MSC 75/23/11, presentado conjuntamente por Francia y el Reino Unido, en el que se propone que la Organización adopte un número de identificación IMO para las compañías, semejante al número de identificación del buque, y que, si esta propuesta se acepta en principio, el Comité la remita al FSI 11 para su examen. Tras reconocer que, básicamente, la propuesta constituía un nuevo punto del programa de trabajo encaminado a la elaboración de una enmienda al SOLAS, el Comité pidió al FSI 11 que realice un examen preliminar de la misma al tratar el punto del orden del día titulado "Otros asuntos" y asesore al MSC 77 sobre la mejor manera de proceder para abordar la propuesta.

Establecimiento de una red temática sobre una cultura de la seguridad marítima proactiva para la evaluación de la seguridad del transporte acuático

22.18 El Comité tomó nota de la información (MSC 75/INF.16) presentada por Malta y el Reino Unido sobre la Red temática para la evaluación de la seguridad del transporte acuático (THEMES), financiada por la Comisión Europea, y sobre sus avances con miras al logro de un criterio conceptual coordinado para la formulación de una cultura de la seguridad marítima proactiva.

Configuración marítima de los puertos: canales de acceso y áreas de flotación marítimas

22.19 El Comité tomó nota de la información proporcionada por España (MSC 75/INF.21) sobre la "Recomendación de Obras Marítimas ROM 3.1.99 para el proyecto de la Configuración marítima de los puertos: canales de acceso y áreas de flotación marítimas".

Manual sobre prescripciones operacionales para la gente de mar

22.20 El Comité recordó que, en su 67º periodo de sesiones, había apoyado un proyecto propuesto y patrocinado por la CIOSL, relativo a la elaboración de un manual sobre prescripciones operacionales para la gente de mar. El Comité pidió a la Comisión coordinadora OMI/CIOSL que lo mantuviera informado sobre los avances al respecto. Se presentaron informes periódicos al Comité en sus posteriores periodos de sesiones.

22.21 El Comité tomó nota de la información que figura en el informe sobre la marcha de los trabajos presentado al MSC 75 (MSC 75/23/1), especialmente de que, al examinar las versiones definitivas del Manual preparado por el contratista, la Comisión coordinadora OMI/CIOSL había contratado consultores para que examinaran la calidad del texto y se cercioraran de su accesibilidad para la gente de mar y los instructores y, basándose en sus observaciones, había considerado que sería preferible publicar el Manual en formato electrónico a fin de facilitar su utilización y actualización. Se había firmado un contrato para la producción del Manual en CD-ROM y a finales de mayo de 2002 se había entregado una versión modelo para su evaluación y análisis.

22.22 El Comité tomó nota asimismo (MSC 76/22/4) de que el modelo había sido examinado por la OMI y el CIOSL, por la gente de mar e instructores en tres países, y por una administración marítima. Las observaciones resultantes del examen se habían incorporado en la versión definitiva del CD-ROM, cuya publicación se preveía para principios de 2003. De este modo, se pondría punto final al proyecto.

22.23 El Comité manifestó su agradecimiento a la CIOSL por el apoyo financiero y de otra índole que le había prestado durante la realización del proyecto y por su contribución a que llegara a buen fin.

Número IMO en los planos, manuales y documentos del buque

22.24 Tras examinar una propuesta presentada por la IACS (MSC 76/22/1) para que los planos, manuales y otros documentos de los buques se marquen con el número de identificación IMO del buque, a fin de poder determinar más rápidamente que tal información, que se exige llevar a bordo de los buques, se refiere al buque en cuestión, el Comité acordó que la propuesta podría examinarse como nuevo punto del programa de trabajo o como propuesta para modificar un instrumento de carácter obligatorio, y encargó al FSI 11 que realizara un examen preliminar de la propuesta y asesorara al MSC 77 sobre la mejor manera de proceder para abordar la misma.

Labor del Grupo de trabajo SPI

22.25 El Comité recordó que, al examinar los resultados de la labor del FAL 29 sobre esta cuestión (MSC 75/2/3), se había señalado específicamente al MSC 75 la opinión y las medidas que había tomado el Comité de Facilitación, así como los métodos de trabajo que había adoptado el Grupo de trabajo SPI, según se señala en los párrafos 8 a 10 del documento MSC 75/2/3. El MSC 75 convino en que, dado que se esperaba que las decisiones referentes al Grupo de trabajo

SPI se tomasen una vez considerado el resultado de la reunión de los presidentes del MSC, el MEPC, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación y de los presidentes de los Subcomités, al llevar a cabo el examen de la estructura de estos últimos (véanse también los párrafos 22.28 y 22.29 infra), era prematuro adoptar decisiones sobre el tema en ese periodo de sesiones (MSC 75/24, párrafos 2.15 a 2.22).

22.26 El Comité recordó además que, tras tomar nota de que la labor en curso sobre protección marítima había introducido una nueva dimensión por lo que respecta a la importancia y relevancia del Grupo de trabajo SPI, que deberían considerarse detenidamente antes de adoptar cualesquiera decisiones sobre su futuro, el MSC 75 había pedido a la Secretaría que elaborara un documento de trabajo exhaustivo sobre la labor del Grupo de trabajo SPI, a efectos de que lo analizaran el MEPC 48 y el MSC 76.

22.27 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría (MSC 76/22/2) en respuesta a la petición formulada por el MSC 75, sobre la labor del Grupo de trabajo SPI, que incluye información de fondo sobre el establecimiento del Grupo, su mandato, tal como fue aprobado por el MSC 63, el MEPC 35 y el FAL 23, y el método de trabajo actual que aplica dicho Grupo. El documento de la Secretaría también recogía información sobre los resultados de la reunión de los presidentes del MSC, el MEPC, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación y de los presidentes de los subcomités en relación con el examen de la estructura de estos últimos.

22.28 El Comité tomó nota, según se informó al tratar el punto 19 (Aplicación de las Directrices relativas a la labor del Comité) de que la reunión de presidentes antes mencionada no había visto la necesidad inmediata de modificar la estructura de los subcomités, especialmente a la luz del establecimiento por el Consejo de un grupo especial de trabajo encargado de examinar la estrategia y las políticas de la Organización para, entre otras cosas, mejorar la eficacia de los subcomités. La reunión también opinó que cualquier posibilidad de reestructuración debería analizarse una vez que se dispusiera del informe del Grupo especial de trabajo del Consejo.

22.29 Respecto del Grupo de trabajo SPI, la mayoría de los presentes en la reunión opinaron que la condición jurídica y el mandato del Grupo no eran claros y debían mejorarse. Cualquier modificación del mandato debería incluir, en especial, las cuestiones de protección marítimas relativas a la interfaz buque-puerto, teniendo en cuenta los resultados de la Conferencia SOLAS de diciembre 2002 sobre protección marítima.

22.30 El Comité también tomó nota de que el MEPC 48 (MSC 76/2/2, párrafo 11.2), tras tener conocimiento de la opinión del Comité de Facilitación y de las medidas adoptadas por éste con respecto a la labor y el método de trabajo del Grupo de trabajo SPI, así como de los resultados del MSC 75 y de la reunión de los presidentes, había convenido en que el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI debería ser aprobado por el MSC y el MEPC, del modo habitual.

22.31 Al examinar la cuestión, se señaló a la atención del Comité la resolución A.786(19), titulada "Estrategia para la interfaz buque-puerto", en particular el cuarto párrafo de la parte expositiva ("Habiendo comprobado la necesidad de que la Organización se ocupe de las cuestiones de la interfaz buque-puerto concernientes a la seguridad marítima, la protección del medio marino, la facilitación del tráfico marítimo y la cooperación técnica en las esferas pertinentes") y el primer párrafo de la parte dispositiva ("Acuerda que la Organización actuará como foro para promover la coordinación entre las pertinentes organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales a las que se haya concedido carácter consultivo en

aquellas cuestiones de interés que resulten de actividades en la interfaz buque-puerto relativas a los objetivos de la Organización").

22.32 Varias delegaciones, aun reconociendo que era importante que la Organización abordara las cuestiones relacionadas con la interfaz buque-puerto, manifestaron su preocupación por la forma en que se está gestionando el Grupo de trabajo SPI en la actualidad. Dichas delegaciones observaron, en concreto, que el mandato actual del Grupo de trabajo SPI, aprobado por el MSC 63, el MEPC 35 y el FAL 23 (anexo 2 del documento MSC 76/22/2), era demasiado amplio y, por lo tanto, permitía al Grupo determinar puntos del programa de trabajo que, en otras circunstancias, deberían proponer los Gobiernos Miembros a través de los Comités, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo, como en el caso de los subcomités.

22.33 Algunas delegaciones opinaron que, a fin de consolidar en la Organización la labor relacionada con las cuestiones sobre la interfaz buque-puerto, el Grupo de trabajo SPI debería pertenecer a la esfera de competencia del Comité, debido sobre todo a su labor en curso acerca de la protección marítima, mientras que otras estimaron que el Grupo debería seguir rindiendo cuentas a los tres Comités (MSC, MEPC y FAL), como sucede en la actualidad. Una delegación apuntó que las cuestiones relacionadas con la interfaz buque-puerto podrían someterse al examen de los subcomités pertinentes según fuera necesario, en lugar de dedicarles un grupo de trabajo.

22.34 La delegación de los Estados Unidos, apoyada por numerosas delegaciones opinó que el número limitado de puntos que figuran actualmente en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI se debía principalmente a la falta de interés de los Gobiernos Miembros y también a que la mayoría de las cuestiones relacionadas con la interfaz buque-puerto revestían un carácter más bien nacional que internacional. Sin embargo, a juicio de dicha delegación, las cuestiones relacionadas con la protección marítima, en particular los asuntos referentes a la interfaz buque-puerto, como los abordados en la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS sobre protección marítima celebrado en 2002, podrían tener como resultado un aumento del trabajo de fondo para el Grupo de trabajo SPI y, en consecuencia, propuso que el tema se examine durante el MSC 77, cuando se disponga del resultado final de la Conferencia.

22.35 Para resumir el debate, el Presidente concluyó que era importante que la Organización tratara las cuestiones relativas a la interfaz buque-puerto y que era necesario que un grupo específico se ocupara de ellas; no obstante, la gestión de un grupo de ese tipo constituye un punto fundamental que debe examinarse detenidamente; asimismo, habría que considerar si dicho Grupo debería pertenecer a la esfera de competencia del Comité de Facilitación, del MSC, del MSC/MEPC o del MSC/MEPC/FAL, así como la interacción entre los tres Comités; se debería revisar el mandato actual del Grupo, y, por ello, se necesitaban propuestas y observaciones de los Gobiernos Miembros para examinar adecuadamente este asunto durante el MSC 77.

22.36 El Comité decidió aplazar el examen de esta cuestión hasta el próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al respecto al MSC 77.

Informes sobre sucesos relacionados con mercancías peligrosas

22.37 El Comité examinó el documento MSC 76/22/3 (Secretaría) al tratar el punto 13 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores) (véase también el párrafo 13.16).

Novedades sobre el sistema de información EQUASIS

22.38 El Comité recordó que el MSC 75 había recomendado al Consejo que la participación permanente de la OMI en la Comisión de supervisión de Equasis en tanto que observadora, estuviera condicionada a la aceptación de una enmienda adecuada al Memorando de entendimiento, conforme a la opinión de la Oficina Jurídica de la OMI, y que en el sitio de Equasis en la Red debería figurar una cláusula de descargo de responsabilidad para la Organización, semejante a la de la Comisión Europea.

22.39 A este respecto, el Comité también recordó que, en relación con el punto 9 del orden del día (Implantación por el Estado de abanderamiento), y tras tomar nota de que el MEPC 48 había adoptado la misma decisión al respecto, había acordado que las observaciones del Estado de abanderamiento sobre las detenciones podrían ponerse a disposición de Equasis, pasando así la OMI a tener carácter de proveedor de datos.

22.40 Tras tomar nota de la información proporcionada en el documento MSC 76/22/5 (Secretaría), a saber, que Equasis ya había incorporado la cláusula de descargo de responsabilidad en su sitio en la Red y que se había elaborado y presentado al Comité de Supervisión del Sistema una enmienda adecuada al Memorando de entendimiento para su aprobación, el Comité convino en informar al Consejo en consecuencia y en asignar al Subcomité FSI el examen futuro de todas las cuestiones relativas al sistema Equasis, encomendándole el seguimiento de cualquier novedad de importancia en dicho sistema y la adopción de las medidas pertinentes según las circunstancias de cada caso.

Enmiendas al Manual internacional SafetyNET

22.41 Tras recordar que el MSC 75, después de tomar nota de que algunas delegaciones asistentes al COMSAR 6 habían manifestado que necesitaban más tiempo para examinar las propuestas de enmiendas al Manual y habiendo acordado someterlas a la adopción del actual periodo de sesiones, el Comité analizó los siguientes documentos:

.1 MSC 76/22/6 (Secretaría), en el que se recoge una propuesta de enmiendas al Manual internacional SafetyNET, junto con el pertinente proyecto de circular MSC; y

.2 MSC 76/22/9 (Federación de Rusia), en el que se propone conservar en el Manual la posibilidad de dirigir no sólo los radioavisos y mensajes SAR sino también los mensajes y radioavisos náuticos y meteorológicos hacia las zonas temporales, ya sean circulares o rectangulares, definidas por el remitente (proveedor SafetyNET), según se describen en el actual anexo 6 ("Direccionamiento de los mensajes") del Manual.

22.42 Tras examinar la cuestión, el Comité adoptó las enmiendas propuestas y aprobó la circular anotada MSC/Circ.1064 sobre Enmiendas al Manual internacional SafetyNET, tras lo cual decidió que las enmiendas deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2004, y pidió al COMSAR 7 que examinara más a fondo el documento MSC 76/22/9 y presentara todas sus observaciones y propuestas al MSC 77.

Resultados de la Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT (PP-02)

22.43 El Comité recordó que el MSC 75 había aprobado la declaración de la OMI sobre la participación de la Organización en las futuras Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT, así como la circular Nº 2383, en la que se invita a las Administraciones Marítimas a que apoyen y hagan suyas las opiniones de la OMI, ya sea en forma individual o colectiva, durante tales conferencias, para su presentación a la Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT, cuya celebración estaba prevista en Marrakech (Marruecos) en septiembre/octubre de 2002 (PP-02). Por consiguiente, el MSC 75 pidió a la Secretaría que transmitiera la declaración de la OMI antes mencionada a la PP-02 e informara al MSC 76 acerca de las decisiones adoptadas.

22.44 La Secretaría informó al Comité (MSC 76/22/7) de que:

.1 la PP-02 había establecido un grupo de Estados Miembros de la UIT encargado de examinar la condición jurídica de todos los observadores en las conferencias, asambleas y reuniones de la UIT, y de elaborar enmiendas a los instrumentos de la UIT;

.2 mientras tanto, la PP-02 había decidido confirmar que en las próximas conferencias mundiales de radiocomunicaciones, los observadores de los organismos especializados de las Naciones Unidas podrían presentar documentos informativos pertinentes a su mandato para que los Estados Miembros tomen nota de ellos. Además, dichos observadores podrían, con la autorización del Presidente de la reunión y de conformidad con el Reglamento interno actual de la UIT, brindar asesoramiento sobre cuestiones relacionadas con sus respectivos mandatos. Los documentos de información y asesoramiento no deberían incluir propuestas o ser considerados como tales;

.3 se pidió al Secretario General de la UIT que señalara la decisión precedente a la próxima Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (WRC-03), para que siva de pauta en sus debates; y

.4 las decisiones precedentes de la PP-02 se harán constar en las actas resumidas de la Conferencia.

22.45 Tras tomar nota de la información proporcionada, el Comité convino en que se debería considerar que las decisiones de la PP-02 satisfacían parcialmente los intereses de la OMI y recomendó a los Gobiernos Miembros que pidieran a sus autoridades nacionales de telecomunicaciones que, cuando intervengan en la labor del Grupo de la UIT encargado de examinar la condición jurídica de los observadores en las futuras reuniones de la UIT, apoyen la postura de la OMI, que se recoge en la circular Nº 2383. El Comité recomendó que la Secretaría debería continuar participando en la labor de las Conferencias de la UIT.

Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar

22.46 El Comité recordó que en el MSC 75 había examinado esta cuestión en profundidad y, tras un extenso intercambio de opiniones, había adoptado las medidas que se indican en el documento MSC 76/22/8 (Secretaría).

22.47 El Comité recordó, en especial, que como consecuencia de varias propuestas relativas al modo en que se debería hacer avanzar esta cuestión dentro del marco establecido y teniendo en cuenta las decisiones de la resolución A.920(22), el MSC 75 había refrendado las propuestas del Presidente, a saber:

.1 pedir a la Secretaría que tenga en cuenta los puntos más notables de los documentos MSC 75/2/2/Add.2 (Noruega), MSC 75/11/1 (Francia) y MSC 75/11/2 (Alemania) en las deliberaciones de la Reunión pertinente de los organismos y los programas de las Naciones Unidas, cuya celebración se había previsto para julio de 2002 en Ginebra, y que informe sobre los resultados de dicha Reunión al MSC 76;

.2 recibir, durante el MSC 76, el informe de una reunión celebrada en Suecia para examinar cuestiones pertinentes al ámbito de la resolución A.920(22), y los tres documentos antes mencionados;

.3 examinar más a fondo la cuestión durante el MSC 76, a partir de los informes de la reunión interorganismos y de la iniciativa de Suecia y adoptar las decisiones que se estimen oportunas, como por ejemplo pedir al COMSAR 7 que tenga a bien:

.1 continuar con el examen de las disposiciones de los Convenios SOLAS y SAR respecto del tratamiento de las personas rescatadas en el mar, basándose en lo dispuesto en la resolución A.920(22). El examen debía tener carácter de alta prioridad y ultimarse durante el COMSAR 8. Los resultados del mismo, que han de comunicarse al Comité, deberán, si corresponde, incluir propuestas específicas de enmienda a tales Convenios;

.2 examinar la conveniencia de elaborar orientación adicional para los capitanes, los RCC, los Estados ribereños y otras partes interesadas, a fin de garantizar que las personas rescatadas en el mar son llevadas a un lugar seguro;

.3 señalar otras cuestiones planteadas durante las deliberaciones del Comité e incluirlas en el informe para el MSC 77 en tanto que cuestiones que la Organización debería remitir a otras organizaciones internacionales con responsabilidades relacionadas con la cuestión sometida a examen; y

.4 examinar también la posible necesidad o conveniencia de introducir enmiendas en los Convenios FAL y de Salvamento marítimo relativas a las disposiciones sobre las personas rescatadas en el mar o necesitadas de socorro en el mar. Esta tarea, en la cual habrán de participar los Comités FAL y LEG, respectivamente, debería tener una prioridad inferior a la del examen de los Convenios SOLAS y SAR; y

.4 examinar la cuestión más a fondo durante el MSC 77, teniendo en cuenta los resultados de la labor del COMSAR 7 y cualesquiera documentos presentados por las partes interesadas.

22.48 Tras tomar nota de los documentos MSC 76/22/10 (España), MSC 76/22/11 (Suecia) y MSC 76/22/13 (Secretaría) sobre este tema y teniendo en cuenta las opiniones manifestadas, el Comité pidió al COMSAR 7 que, de conformidad con el mandato establecido en el documento MSC 75/24, párrafo 11.53.3 y .4, tuviera a bien:

.1 examinar los documentos MSC 76/22/8 y MSC 76/22/13 (Secretaría), MSC 76/22/10 (España) y MSC 76/22/11 (Suecia);

.2 ultimar, tomando como base el documento MSC 76/22/11, el texto de un proyecto de enmiendas adecuado para el capítulo V del Convenio SOLAS y el Convenio SAR, a fin de que lo examine el MSC 77 a efectos de su aprobación y adopción por el MSC 78; y

.3 elaborar un texto, con miras a su aprobación por el MSC 77, que ha de constituir el punto de partida del informe sobre los avances realizados que presente el Secretario General ante la vigésima tercera Asamblea en respuesta a la petición de esta última que figura en la resolución A.920(22).

Cuestiones relativas a las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041

22.49 El Comité tomó nota de que los planes de cooperación SAR para los buques de pasaje que atraviesen varias regiones SAR, elaborados de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS y las directrices conexas aprobadas por el Comité (circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041) pueden depositarse ante un proveedor de información SAR (SDP), y que, en tales casos, debe registrarse una entrada que permita la localización de los planes para cada buque en caso de emergencia en el Índice de planes de colaboración SAR, que en nombre de la Organización conserva el MRCC de Falmouth, si bien (véase el párrafo 6 a) del documento MSC 76/22/12), no se desprende que sea necesario elegir tal MRCC como SDP. A este respecto, el Comité señaló que los buques que figuran en el Índice están enumerados en orden alfabético según su nombre. También existe información sobre:

- el distintivo de llamada radioeléctrica del buque;

- su identidad del servicio móvil marítimo (ISMM);

- el nombre de la compañía explotadora del buque (según se define en la regla IX/1 del Convenio SOLAS); y

- el nombre y el número de teléfono de contacto durante 24 horas del proveedor de información SAR ante el cual esté depositado el plan de cooperación SAR del buque.

22.50 Tras examinar el documento MSC 76/22/12 (Reino Unido), el Comité estuvo de acuerdo con la propuesta que en él figura y pidió a las Administraciones que se cercioren de que:

.1 al utilizar el sistema SDP, las entradas en el Índice se efectúan correctamente respecto de los buques que enarbolen su pabellón nacional y se mantienen de conformidad con lo dispuesto en las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041; y

.2 el SDP debería elegirse según criterios prácticos y de sentido común, siempre que se satisfagan las prescripciones de la circular MSC/Circ.1041.

22.51 Mientras tanto, al opinar que podría ser necesario mejorar la circular MSC/Circ.1000 por lo que respecta a la elección de un SDP, el Comité encargó al COMSAR 7 que examinara el documento MSC 76/22/12 y la información adicional que se invitó al Reino Unido a presentar tan pronto como fuera posible. Los resultados de la labor del COMSAR 7 sobre la aclaración de las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041, de ser necesario efectuarla, se deberían presentar al MSC 77 para su examen.

Aplicación de las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad

22.52 Tras recordar que el Reino Unido había tratado de coordinar, con otros miembros interesados, una exposición sobre la aplicación práctica de las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad durante el MSC 76, el Comité tomó nota de la información proporcionada por el Reino Unido (documento MSC 76/INF.2) de que dicha presentación se aplazaría hasta el MSC 77.

Condiciones necesarias para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables

22.53 El Comité tomó nota del documento MSC 76/INF.14, en el cual la IACS había expuesto la difícil situación que se planteaba actualmente con respecto a la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas y había propuesto una solución para abordar esta cuestión de un modo armonioso, y:

.1 tomó nota del procedimiento para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas y de la aceptación de las estaciones de servicio aprobadas, que habrán de aplicar los miembros de la IACS, a menos que reciban instrucciones en otro sentido de las Administraciones del Estado de abanderamiento; y

.2 remitió el documento MSC 76/INF.14 al DE 46 para que lo examine y brinde su asesoramiento al MSC 77 respecto de la necesidad de elaborar un procedimiento con arreglo al sistema antes mencionado que se proponían introducir los miembros de la IACS.

Otros asuntos

22.54 La delegación de la Federación de Rusia señaló que, el 3 de octubre de 2002, Turquía había introducido nuevas restricciones sobre el paso en tránsito por los estrechos del Mar Negro. En particular, estas restricciones disponen la suspensión del paso de buques que transportan mercancías peligrosas, aun cuando no se trate de buques de gran tamaño, en el dispositivo de separación del tráfico. La aplicación de dichas restricciones lleva en la práctica a una concentración de buques, especialmente que transportan mercancías peligrosas, a la entrada de los estrechos, lo que aumenta el riesgo de situaciones de emergencia en estas zonas. Por otra parte, la concentración de un gran número de buques en espera de paso por los estrechos puede contribuir a situaciones propicias a actos de terrorismo. La delegación de la Federación de Rusia manifestó su profunda inquietud ante esta situación y se reserva el derecho de presentar el correspondiente documento sobre la cuestión al MSC 77.

22.55 Con respecto a la declaración de la Federación de Rusia sobre las nuevas medidas de paso por los estrechos turcos, la delegación de Turquía manifestó que, como ya ha declarado sistemáticamente en varias oportunidades, Turquía se ha mantenido y se mantendrá vigilante para garantizar la seguridad y la protección de la navegación por los estrechos turcos ante las condiciones actuales de amenaza a la seguridad y la protección en tos los mares del mundo. Todas las medidas del Gobierno de Turquía se toman y se han tomado con miras a salvaguardar la navegación, la vida humana, los bienes y el medio ambiente en los estrechos turcos, uno de los cuales divide la ciudad más grande del país. Estas medidas están concebidas no solamente para proteger la vida humana y los bienes de las comunidades locales, sino también para proteger a quienes pasan por los estrechos. Por ello, la seguridad y la protección del transporte marítimo es una consideración que se tiene presente en todo momento. En opinión de la delegación de Turquía, sería inexacto concluir que se trata de nuevas medidas en los estrechos turcos. No existen medidas nuevas que no estén basadas en instrumentos existentes, entre ellos el Convenio de Montreux de 1936, que rige las reglas de paso por los estrechos turcos. Esta delegación también subrayó que todas las medidas que se aplican en los estrechos turcos están en consonancia con las reglas y reglamentos pertinentes, tanto nacionales como internacionales, y están concebidas con el solo fin de tratar las cuestiones de seguridad y protección en dichos estrechos angostos.

El accidente del "Joola"

22.56 El Embajador de Senegal hizo referencia al naufragio del transbordador de pasajeros **Joola** frente a la costa de su país durante la noche del 26/27 de septiembre de 2002, que se cobró más de 1 600 víctimas mortales. Mencionó, en particular, que el Presidente de Senegal había declarado un luto nacional de tres días de duración y que había decidido que se debería indemnizar a las familias de las víctimas. Manifestó su gratitud por las expresiones de solidaridad para con el pueblo senegalés manifestadas por amigos de todo el mundo. El Embajador añadió que se recibirían con agrado contribuciones a un fondo de socorro para las víctimas de esta tragedia, las cuales podrían depositarse en la siguiente cuenta bancaria:

RIGGS BANK
Titular de la cuenta: Familles des Naufragés du Djola
(Djola Disaster Fund)

Número de cuenta: 76286012
Código bancario: 40 61 53

Tras esta propuesta, el Comité observó un minuto de silencio en memoria de los que perecieron en este trágico accidente.

22.57 Varias delegaciones expresaron su pesar ante el desastre que había enlutado al pueblo de Senegal.

22.58 En su intervención, el Secretario General mencionó que la OMI había respondido inmediatamente a la solicitud de Senegal que había pedido asistencia técnica y ayuda para averiguar las causas del accidente. Repitió su declaración anterior de que la OMI estaba deseosa de responder sin demora a los deseos de cualquier Gobierno de mejorar los niveles de la flota de su país, independiente del tamaño o la zona de explotación de los buques en cuestión.

Expresiones de agradecimiento

22.59 El Comité manifestó su gratitud a los siguientes delegados y observadores que recientemente habían cesado en sus cargos, se habían jubilado o habían sido transferidos a otros cargos, o estaban a punto de hacerlo, por su invalorable aporte a su labor, y les deseó una larga y feliz jubilación o, según el caso, el mejor de los éxitos en sus nuevas funciones:

- Sr. M.H. Julian (Australia - Presidente del MEPC) (por su jubilación);
- Sr. W.S. Moreira (Brasil) (por su jubilación);
- Sr. F.O. Malaver (Colombia) (por su vuelta a su país de origen);
- Sr. A. Chrysostomou (Chipre - Presidente del Subcomité DE) (elegido Presidente del MEPC);
- Srta. I. Cabrera (España) (transferida a otros cargos);
- Sr. G. Angrisano (Presidente de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI)) (por su jubilación); y
- Sr. J.M. Joyce (ICS) (por su jubilación).

(Los anexos se publicarán como adición al presente documento)

_____

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

IMO

E

MARITIME SAFETY COMMITTEE
76th session
Agenda item 23

MSC 76/23/Add.1
18 December 2002
Original: ENGLISH

REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS SEVENTY-SIXTH SESSION

Attached are annexes 1 to 20 to the report of the Maritime Safety Committee on its seventy-sixth session (MSC 76/23).

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.

LIST OF ANNEXES

ANNEX 1 AGENDA FOR THE SEVENTY-SIXTH SESSION AND LIST OF DOCUMENTS

ANNEX 2 RESOLUTION MSC.133(76) – ADOPTION OF TECHNICAL PROVISIONS FOR MEANS OF ACCESS FOR INSPECTIONS

ANNEX 3 RESOLUTION MSC.134(76) – ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

ANNEX 4 RESOLUTION MSC.135(76) – ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE SAFE CARRIAGE OF PACKAGED IRRADIATED NUCLEAR FUEL, PLUTONIUM AND HIGH-LEVEL RADIOACTIVE WASTES ON BOARD SHIPS (INF CODE)

ANNEX 5 RESOLUTION MSC.136(76) – PERFORMANCE STANDARDS FOR A SHIP SECURITY ALERT SYSTEM

ANNEX 6 RESOLUTION MSC.137(76) – STANDARDS FOR SHIP MANOEUVRABILITY

ANNEX 7 DRAFT MSC RESOLUTION – ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE GUIDELINES ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS (RESOLUTION A.744(18), AS AMENDED)

ANNEX 8 TERMS OF REFERENCE FOR THE JOINT MSC/MEPC/TCC WORKING GROUP ON THE PROPOSED VOLUNTARY IMO MODEL AUDIT SCHEME

ANNEX 9 CRITERIA FOR ASSIGNING CARRIAGE REQUIREMENTS FOR PRODUCTS SUBJECT TO THE IBC CODE

ANNEX 10 NEW AND AMENDED TRAFFIC SEPARATION SCHEMES AND ASSOCIATED ROUTEING MEASURES

ANNEX 11 ROUTEING MEASURES OTHER THAN TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

ANNEX 12 RESOLUTION MSC.138(76) – AMENDMENTS TO THE RECOMMENDATION ON NAVIGATION THROUGH THE ENTRANCES TO THE BALTIC SEA

ANNEX 13 RESOLUTION MSC.139(76) – MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEMS

ANNEX 14 RESOLUTION MSC.140(76) – RECOMMENDATION FOR THE PROTECTION OF THE AIS VHF DATA LINK

ANNEX 15 DRAFT AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER V

ANNEX 16 DRAFT AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE 1988 LOAD LINE PROTOCOL

ANNEX 17 RESOLUTION MSC.141(76) – REVISED MODEL TEST METHOD UNDER RESOLUTION 14 OF THE 1995 SOLAS CONFERENCE

ANNEX 18 WORK PROGRAMMES OF THE SUB-COMMITTEES

ANNEX 19 PROVISIONAL AGENDAS FOR THE FORTHCOMING SESSIONS OF THE SUB-COMMITTEES

ANNEX 20 STATEMENTS ON THE TANKER **PRESTIGE** INCIDENT

***

ANNEX 1

AGENDA OF THE SEVENTY-SIXTH SESSION AND LIST OF DOCUMENTS

1 Adoption of the agenda: report on credentials

MSC 76/1	Secretariat	Provisional agenda
MSC 76/1/1	Secretariat	Annotations to the provisional agenda
Circular letter No.2391		
Circular letter No.2392		

2 Decisions of other IMO bodies

MSC 76/2	Secretariat	Outcome of C 88
MSC 76/2/Add.1	Secretariat	Outcome of C 89
MSC 76/2/1	Secretariat	Outcome of TC 51
MSC 76/2/1/Add.1	Secretariat	Outcome of TC 52
MSC 76/2/2	Secretariat	Outcome of MEPC 48
MSC 76/2/3	Secretariat	Outcome of LEG 85

3 Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

MSC 76/3	Secretariat	Amendments to the 1974 SOLAS Convention and the INF Code
MSC 76/3/1	Secretariat	Draft amendments to SOLAS regulation II-1/12-2 and draft Technical provisions for means of access for inspections
MSC 76/3/2	IACS	Means of access: technical provisions
MSC 76/3/3	INTERCARGO	Amendments to the 1974 SOLAS Convention chapter XII/12 – Hold, ballast and dry space water ingress alarms
MSC 76/3/4	INTERTANKO	Means of access: technical provisions
MSC 76/3/5	IACS	Draft SOLAS regulations XII/12 and XII/13
MSC 76/3/6	Japan	Comments to draft Technical provisions for means of access for inspections
MSC 76/3/7	Japan	Draft amendments to SOLAS chapter XII
MSC 76/WP.18	Drafting group	Report of the drafting group

4 Measures to enhance maritime security

MSC 76/4	Secretariat	Outcome of MSC 75 and C 88 on maritime security matters.
MSC 76/4/1	Secretariat	Report of the second intersessional meeting of the MSC Working Group on Maritime Security

MSC 76/4/1/Add.1	Chairman of ISWG and Secretariat	International Code for the Security of Ships and of Port Facilities - Consolidated proposed part B of the International Maritime Security Code
MSC 76/4/1/Add.2	Chairman of working group and Secretariat	Draft chapter XI-2 of SOLAS 74 and the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities
MSC 76/4/2	United States	Ship security alert
MSC 76/4/3	Secretariat	Outcome of the ninth session of ICAO/IMO Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue
MSC 76/4/4	Secretariat	Outcome of LEG 85
MSC 76/4/5	Philippines	Tasks of the ship security officer
MSC 76/4/6	ICFTU	
MSC 76/4/7	Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, Netherlands, Portugal, Spain, Sweden and EC	Consideration of proposals on maritime safety issues
MSC 76/4/8	ICHCA	International Ship and Port Facility Security Code
MSC 76/4/9	ISO	Development by ISO of maritime security-related standards
MSC 76/4/10	ICCL	Comments on draft SOLAS amendments and draft ISPS Code
MSC 76/4/11	Republic of Korea	Proposal for the amendments to the draft text of Part A of the ISPS Code
MSC 76/4/12	Republic of Korea	Introduction of interim verification and certification of ships
MSC 76/4/13	Norway	Comments and proposals on MSC 76/4/1
MSC 76/4/14	BIMCO, ICS, INTERTANKO, IPTA, INTERCARGO, SIGTTO and P&I Clubs	Comments on the draft of part B of the ISPS Code
MSC 76/4/15	United States	Draft regulation XI-2/9 – Control
MSC 76/4/16	France and United Kingdom	Finalization of amendments to SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code
MSC 76/4/17	France, Netherlands, United Kingdom and Vanuatu	Finalization of amendments to SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code - SOLAS regulation XI-2/2 - Application and regulation XI-2/7 – Alternative measures and equivalent arrangements
MSC 76/4/18	ICS, BIMCO, IPTA, INTERTANKO, ICCL and SIGTTO	Sundry comments on the proposed regulations for inclusion in chapter XI-2 of SOLAS

MSC 76/4/19	ICS, BIMCO, IPTA, INTERTANKO, ICCL and SIGTTO	Comments on part A of the draft ISPS Code
MSC 76/4/20	ICS, BIMCO, IPTA, INTERCARGO, INTERTANKO, ICCL and SIGTTO	Sundry comments on part B of the draft ISPS Code
MSC 76/4/21	ICS, BIMCO, IPTA, INTERTANKO, ICCL and SIGTTO	Consideration of comments on draft Conference resolution [10] – Early implementation of long-range ship's identification and tracking
MSC 76/4/22	Argentina	Examination of proposals and information about maritime security issues – Observations on, and changes to, the draft amendments to chapter XI-2 of the 1974 SOLAS Convention and the ISPS Code
MSC 76/4/23	Turkey	Comments and proposals on draft amendments to SOLAS regulation XI-2/9
MSC 76/4/24	ICS, BIMCO, IPTA, INTERTANKO, and SIGTTO	Proposed amendment to chapter XI(-1) of SOLAS – Ship identification number
MSC 76/INF.22	ILO	Information on the work of the ILO
Circular letter No.2425	Canada	Kananaskis G8 Summit – Co-operative G8 Action on Transport Security
MSC 76/WP.2	Chairman	Proposed draft amendments to SOLAS chapters V and XI and the draft ISPS Code
MSC 76/WP.5	Chairman	List of actions to be taken
MSC 76/WP.7	Chairman	Decisions on issues of principle
MSC 76/WP.8	Drafting group	Performance standards for a ship security alert system
MSC 76/WP.12 and Adds.1, 2 and 3	Working group	Report of the working group

5 Bulk carrier safety

MSC 76/5	Secretariat	Outcome of MSC 75 and SLF 45
MSC 76/5/1	Spain	International FSA study on bulk carrier safety – Interface between ship and the loading/unloading terminal
MSC 76/5/2	Spain	International FSA study on bulk carrier safety – Practical difficulties in the on-board implementation of previously identified risk control options
MSC 76/5/3	United Kingdom	Effect of URS21 on existing hatch covers of bulk carriers
MSC 76/5/4	United Kingdom	Application of SOLAS chapter XII to double-skin bulk carriers
MSC 76/5/5	United Kingdom	International collaborative FSA study – Final report

MSC 76/5/6	INTERCARGO	Development of a final list of recommendations for decision-making and double-side-skin construction
MSC 76/5/7	BIMCO and ICS	Comments to proposed new regulation 12 and 13 of SOLAS chapter XII
MSC 76/5/8	United Kingdom	International collaborative FSA study – Transverse watertight bulkheads
MSC 76/5/9	Greece	Pros and cons of double-side-skin construction for bulk carriers
MSC 76/5/10	Greece	Building of robust ships
MSC 76/5/11	IBTA	International FSA study on bulk carrier safety – Comments on the report submitted by Spain entitled "Interface between ships and the loading-unloading terminal"
MSC 76/5/12	Japan	Consideration on decision-making process using independent FSA studies
MSC 76/5/13	Japan	Investigation on hatch cover-related casualties
MSC 76/5/14	Japan	Carriage of immersion suits
MSC 76/5/15	Japan	Life-saving appliances
MSC 76/5/16	Marshall Islands	Hull envelope structural failure of m.v. **Lake Carling**
MSC 76/5/17	United Kingdom	Comments on the international collaborative FSA study final report and a review of proposals
MSC 76/5/18	ICS	Consideration of decision-making process
MSC 76/5/19	Greece	Policy issues and comments on recommended risk control options and recommended actions
MSC 76/5/20	IACS	IACS Unified Requirement UR S21
MSC 76/INF.3 (E only)	IACS	FSA Glossary
MSC 76/INF.5 (E only)	United Kingdom	International Collaborative FSA Study - Task Inventory and Performance Influencing Factors
MSC 76/INF.6 (E only)	United Kingdom	International Collaborative FSA Study - Crew Performance and Voyage Cycles
MSC 76/INF.7 (E only)	United Kingdom	International Collaborative FSA Study - FSA Step 4 (Cost Benefit Assessment)
MSC 76/INF.8 (E only)	United Kingdom	International Collaborative FSA Study - FSA Step 3 (Risk Control Options)
MSC 76/INF.9 (E only)	Marshall Islands	Hull envelope structural failure of m.v. **Lake Carling**
MSC 76/INF.10 (E only)	United Kingdom	MARIN Model Tests – Green sea hatch loading on bulk carriers
MSC 76/INF.11 (E only)	United Kingdom	Summary of the statistical analysis of the seakeeping model tests
MSC 76/INF.12 (E only)	United Kingdom	Test results and the risk context

MSC 76/INF.15 (E only)	Norway	Innovative bulk carrier design
MSC 76/INF.17 (E only)	Japan	Estimated number of casualties caused by hatch cover failures and those caused by side shell failures and fatalities in them of bulk carriers
MSC 76/INF.19 (E only)	IACS	Update on IACS actions to improve the safety regime for bulk carriers
MSC 76/INF.21 (E only)	IACS	Bulk carriers – Side shell integrity evaluation of risk control options
MSC 76/WP.16	Working group	Report of the working group

6 Large passenger ship safety

MSC 76/6	Secretariat	Outcome of MSC 76, NAV 48 and SLF 45

7 Implementation of the revised STCW Convention

MSC 76/7	Secretariat	Progress on the work of panels of competent persons in assessing information communicated as required by article IV and regulation I/7 of the STCW Convention, as amended
MSC 76/7/1	Secretariat	List of competent persons to be maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code
MSC 76/7/2	Secretariat	Work of panels of competent persons
MSC 76/7/3	France	Application of the provisions of the STCW-95 Convention to the sailing boat skipper certificate
MSC 76/7/4	France	Agreement between the Ministère de la Défense (Marine Nationale – French Navy) and the Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer) relating to the implementation of STCW-95 Convention for the French Navy
MSC 76/WP.3	Secretary-General	Report of the Secretary-General to the MSC on the evaluation of information communicated in accordance with regulation I/7, paragraph 2 of the STCW Convention as amended.
MSC 76/WP.4	Secretariat	List of competent persons to be maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code

MSC 76/WP.13	Secretariat	Parties to the 1978 STCW Convention, as amended, confirmed by the MSC to have communicated information which demonstrates that full and complete effect is given to the relevant provisions of the Convention.

8 Ship design and equipment (report of the forty-fifth session of the Sub-Committee)

MSC 76/8	Secretariat	Report of the 45th session
DE 45/27 and Adds.1 and 2	Sub-Committee	Report of the 45th session
MSC 76/8/1	Australia, IACS, Norway and United Kingdom	Proposed amendments to update the DSC Code and the 1994 HSC Code
MSC 76/8/2	Republic of Korea	Proposal for the revision of appendix 3 in MSC/Circ.644
MSC 76/8/3	India	Proposed amendments to Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers (resolution A.744(18))
MSC 76/8/4	Japan	Revision of the Interim Standards for ship manoeuvrability – Revision of appendix 3 on stopping ability of very large ships (MSC/Circ.644)
MSC 76/INF.16 (E only)	Republic of Korea	Empirical formula for predicting stopping distances
MSC 76/INF.18 (E only)	Japan	Revision of the Interim Standards for ship manoeuvrability – Revision of appendix 3 on stopping ability of very large ships (MSC/Circ.644)
MSC 76/WP.6	Japan and Republic of Korea	Revision of appendix 3 to the Interim Standards for ship manoeuvrability

9 Flag State implementation (report of the tenth session of the Sub-Committee)

MSC 76/9	Secretariat	Report of the 10th session
FSI 10/17 and Corr.1	Sub-Committee	Report of the 10th session
MSC 76/9/1 and Add.1	Secretariat	Proposed IMO Model Audit Scheme
MSC 76/9/2	Canada, Denmark, Finland, Netherlands, New Zealand and Spain	Comprehensive review of resolution A.847(20)
MSC 76/9/3	Belize	Proposal for introduction of an IMO Model Audit Scheme
MSC 76/9/4	France, Japan, Singapore, Spain and United Kingdom	Publication of flag State comments
MSC 76/9/5	India	Development of IMO Model Audit Scheme – Proposal for the introduction of measures to assist Member States in assessment of their performance

MSC 76/9/6	Australia, Canada, Denmark, Japan, Republic of Korea, Marshall Islands, Netherlands, Norway, Singapore, Spain, Sweden and United Kingdom	Development of IMO Model Audit Scheme
MSC 76/9/7	Vanuatu	Proposed IMO Model Audit Scheme
MSC 76/9/8	Secretariat	Outcome of MEPC 48
MSC 76/15/1*	Denmark	Outcome of the Quality Shipping Conference – Copenhagen, 10 and 11 July 2002
MSC 76/WP.9	Drafting group	Proposed IMO Model Audit Scheme – Safety- and security-critical areas for the proposed voluntary IMO Model Audit Scheme

10 Bulk liquids and gases (report of the seventh session of the Sub-Committee)

MSC 76/10	Secretariat	Report of the 7th session
BLG 7/15	Sub-Committee	Report of the 7th session
MSC 76/10/1	Netherlands, INTERTANKO and OCIMF	Marine Safety Data Sheet for MARPOL Annex I Substances

11 Safety of navigation (report of the forty-eighth session of the Sub-Committee)

MSC 76/11	Secretariat	Report of the 48th session
NAV 48/19 and Add.1	Sub-Committee	Report of the 48th session
MSC 76/11/1	United Kingdom	Mandatory daily position reporting
MSC 76/11/2	United Kingdom	Participation in weather routeing services
MSC 76/11/3	Secretariat	Places of refuge
MSC 76/INF.4 (E only)	European Commission	World-Wide Radionavigation System - Presentation of the GALILEO Services and Architecture
MSC 76/INF.13 (E only)	IALA	IALA Guidelines on Universal Shipborne Automatic Identification System (AIS) – 1.1
MSC 76/WP.10	Drafting group	Draft MSC circular on Participation of ships in weather routeing services
MSC 76/WP.11	Drafting group	Draft amendments to SOLAS regulation V/28

* This paper was considered under both agenda items 9 and 15.

12 Stability, load lines and fishing vessel safety (report of the forty-fifth session of the Sub-Committee)

MSC 76/12	Secretariat	Report of the 45th session
SLF 45/14	Sub-Committee	Report of the 45th session
MSC 76/12/1	IACS	Amendments to the 1966 Load Line Convention
MSC 76/12/2 and Corr.1	United Kingdom	Hatch cover loads
MSC 76/12/3 and Corr.1	Japan	Reserve buoyancy requirements
MSC 76/12/4	Japan	Hatch cover design environmental criteria
MSC 76/12/5	China	Reserve buoyancy requirements

13 Dangerous goods, solid cargoes and containers (urgent matters emanating from the seventh session of the Sub-Committee)

MSC 76/13	Secretariat	Urgent matters emanating from the 7th session of the Sub-Committee
DSC 7/15	Sub-Committee	Report of the 7th session
MSC 76/13/1	IFSMA and BIMCO	Proposal for the extension of application to the Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Cargoes (BLU Code)
MSC 76/13/2	IBTA	Comments concerning development of a manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives
MSC 76/13/3	Australia	Development of a manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives
MSC 76/13/4	Estonia, Finland and Germany	Urgent matters emanating from the 7th session of the Sub-Committee

14 Technical assistance sub-programme in maritime safety

MSC 76/14	Secretariat	Developments concerning safety-related technical co-operation activities supported by the Maritime Safety Division
MSC 76/14/1	Secretariat	Periodical report on model courses
MSC 76/14/2	Secretariat	Outcome of the Workshop for port State control MoU Secretaries and Directors of Information Centres
MSC 76/14/3	Secretariat	Measures to enhance maritime security

15 Role of the human element

MSC 76/15	Secretariat	Outcome of MSC 75
MSC 76/15/1	Denmark	Outcome of the Quality Shipping Conference – Copenhagen, 10 and 11 July 2002

16 Piracy and armed robbery against ships

MSC 76/16	Secretariat	Quarterly and monthly reports
MSC 76/16/Add.1	Secretariat	Coastal States' reports
MSC 76/16/1	Secretariat	Evaluation and assessment mission on piracy and armed robbery against ships (Accra, Ghana – 25 and 26 March 2002)

17 Implementation of instruments and related matters

MSC 76/17	Secretariat	Conventions
MSC 76/INF.20 (E only)	Secretariat	Conventions

18 Relations with other organizations

MSC 76/18	Secretariat	Applications for consultative status – Outcome of C 88
MSC 76/18/Add.1	Secretariat	Applications for consultative status – Outcome of C 89
MSC 76/18/1	IMSO	Future withdrawal of Inmarsat-A Services by Inmarsat Ltd.
MSC 76/18/2	IACS	IACS Unified Interpretations

19 Application of the Committee's Guidelines

MSC 76/19	Chairmen of MSC and MEPC	Report on the Chairmen's Meeting

20 Work programme

MSC 76/20	Secretariat	Work programmes of the BLG, FP, FSI, COMSAR, NAV, DE, SLF and STW Sub-Committees and provisional agendas for their forthcoming sessions
MSC 76/20/Add.1	Secretariat	Work programme of the DSC Sub-Committee and provisional agenda for its 8th session
MSC 76/20/1	Chairmen of MSC and MEPC	Activities, priorities and plan of meeting weeks of the Committees and their subsidiary bodies
MSC 76/20/2	United Kingdom and Belize	Proposal for the fitting of water ingress alarms in new, single hold dry cargo vessels
MSC 76/20/3	Germany	Sub-Committee on Ship Design and Equipment – Mandatory emergency towing systems (ETS) in ships other than tankers greater than 20,000 dwt
MSC 76/20/4	Chile	Adventure navigation and the International Convention on Maritime Search and Rescue

MSC 76/20/5	Norway	The use of direct-printing telegraphy for distress and safety purposes by SOLAS ships
MSC 76/20/6	Australia and Russian Federation	Proposal to develop requirements for knowledge, skills and training for officers on WIG craft
MSC 76/WP.1	Chairman	Preliminary assessment of proposals for new work programme items
MSC 76/WP.15	Secretariat	Substantive items for inclusion in the agendas for MSC 77 and MSC 78
MSC 76/WP.19	Secretariat	Work programme of the Sub-Committees and provisional agendas for their forthcoming sessions

21 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2003

No documents submitted

22 Any other business

MSC 76/22	Secretariat	Documents deferred from MSC 75
MSC 76/22/1	IACS	IMO numbers on ships' plans, manuals and documents
MSC 76/22/2	Secretariat	SPI Working Group work
MSC 76/22/3	Secretariat	Incident reports involving dangerous goods
MSC 76/22/4	Secretariat	Manual on operational requirements for seafarers
MSC 76/22/5	Secretariat	Developments concerning the Equasis information system
MSC 76/22/6	Secretariat	Amendments to the International SafetyNET Manual
MSC 76/22/7	Secretariat	Outcome of the ITU Plenipotentiary Conference (PP-02)
MSC 76/22/8	Secretariat	Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea
MSC 76/22/9	Russian Federation	Draft amendments to the International SafetyNET Manual
MSC 76/22/10	Spain	Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea
MSC 76/22/11	Sweden	Outcome of informal meeting on "Safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea"
MSC 76/22/12	United Kingdom	Submission of entries to the International SAR Co-operation Plans Index in accordance with SOLAS regulation V/7.3 and MSC/Circs.1000 and 1041

MSC 76/22/13	Secretariat	Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea – Outcome of LEG 85
MSC 76/INF.2 (E only)	United Kingdom	Application of the Guidelines for formal safety assessment
MSC 76/INF.14 (E only)	IACS	Conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts
MSC 75/23/1	Secretariat	Manual on operational requirements for seafarers
MSC 75/23/2	Secretariat	IMO/IACS co-operation on the IACS Quality System Certification Scheme (QSCS)
MSC 75/23/4	Secretariat	Outcome of the International Conference on the Control of Harmful Anti-fouling Systems for Ships
MSC 75/23/5	Germany	Micro climate in totally enclosed survival craft
MSC 75/23/6	Secretariat	Revision of the International Health Regulations
MSC 75/23/7	South Africa	Report on the 14th International Symposium on the Transport of Dangerous Goods by Sea and Inland Waters (ISTDG 14)
MSC 75/23/8	Australia	Report of the International Commission on Shipping Inquiry into Ship Safety
MSC 75/23/9	IALA	IALA Standards for training and certification of vessel traffic service (VTS) personnel
MSC 75/23/10	United Kingdom	Research into identifying standard tactics for ship fire-fighting
MSC 75/23/11	United Kingdom and France	Unique IDs for shipowning and shipmanagement companies
MSC 75/INF.16 (E only)	Malta and United Kingdom	Development of a pro-active maritime safety culture thematic network for safety assessment for waterborne transport
MSC 75/INF.21 (E and S only)	Spain	Maritime configuration of ports: Access channels and protected water areas

23 Report of the seventy-sixth session of the Committee

MSC 76/WP.14 and Adds.1 and 2	Secretariat	Draft report
MSC 76/23 and Add.1	Secretariat	Report

***

MSC 76/INF.1 (E only)	Secretariat	List of participants

***

ANNEX 2

RESOLUTION MSC.133(76)
(adopted on 12 December 2002)

ADOPTION OF TECHNICAL PROVISIONS FOR MEANS OF ACCESS FOR INSPECTIONS

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING the new regulation II-1/3-6 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended (hereinafter referred to as "the Convention") adopted by resolution MSC.134(76), concerning access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers,

NOTING ALSO that the aforementioned regulation provides that the means of access referred to therein shall comply with the requirements of Technical provisions for means of access for inspections (hereinafter referred to as "the Technical provisions") to be made mandatory under the Convention;

RECOGNIZING that the Technical provisions referred to above are not intended to inhibit the development of new or novel technologies which provide for an improved means to carry out ship surveys and inspections,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, the text of the proposed Technical provisions,

1. ADOPTS the Technical provisions for means of access for inspections, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the Technical provisions will take effect on 1 January 2005 upon entry into force of the new regulation II-1/3-6 of the Convention;

3. REQUESTS the Secretary-General to transmit certified copies of this resolution and the text of the Technical provisions contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and the Annex to all Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention;

5. INVITES Governments to encourage the development of novel technologies aimed at facilitating the survey and inspection of ships and to keep the Organization advised of any positive results.

ANNEX

TECHNICAL PROVISIONS FOR MEANS OF ACCESS FOR INSPECTIONS

Preamble

It has long been recognised that the only way of ensuring that the condition of a ship's structure is maintained to conform with the applicable requirements is for all its components to be surveyed on a regular basis throughout their operational life so as to ensure that they are free from damage such as cracks, buckling or deformation due to corrosion, overloading or contact damage and that thickness diminution is within established limits. The provision of suitable means of access to the hull structure for the purpose of carrying out overall and close-up surveys and inspections is essential and such means should be considered and provided for at the ship design stage.

Ships should be designed and built with due consideration as to how they will be surveyed by flag State inspectors and classification society surveyors during their in-service life and how the crew will be able to monitor the condition of the ship. Without adequate access, the structural condition of the ship can deteriorate undetected and major structural failure can arise. A comprehensive approach to design and maintenance is required to cover the whole projected life of the ship.

In order to address this issue, the Organization has developed these Technical provisions for means of access for inspections, intended to facilitate close-up inspections and thickness measurements of the ship's structure referred to in SOLAS regulation II-1/3-6 on Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers.

Definitions

Terms used in the Technical provisions have the same meaning as those defined in the 1974 SOLAS Convention, as amended, and in resolution A.744(18), as amended.

Technical provisions

1 Structural members subject to the close-up inspections and thickness measurements of the ship's structure referred to in SOLAS regulation II-1/3-6, except those in double bottom spaces, shall be provided with a permanent means of access to the extent as specified in table 1 and table 2, as applicable. For oil tankers and wing ballast tanks of ore carriers, rafting may be used in addition to the specified permanent means of access, provided that the structure allows for its safe and effective use.

2 Elevated passageways, where fitted, shall have a minimum width of 600 mm and be provided with toe boards not less than 150 mm high and guard rails over both sides of their entire length. Sloping structure providing part of the access shall be of a non-skid construction. Guard rails shall be 1,000 mm in height and consist of a rail and intermediate bar 500 mm in height and of substantial construction. Stanchions shall be not more than 3 m apart.

3 Access to elevated passageways and vertical openings from the ship's bottom shall be provided by means of easily accessible passageways, ladders or treads. Treads shall be provided with lateral support for the foot. Where the rungs of ladders are fitted against a vertical surface, the distance from the centre of the rungs to the surface shall be at least 150 mm. Where vertical manholes are fitted higher than 600 mm above the walking level, access shall be facilitated by means of treads and hand grips with platform landings on both sides.

4 Tunnels passing through cargo holds shall be equipped with ladders or steps at each end of the hold so that personnel may easily cross such tunnels.

5 Permanent ladders, except for vertical ladders, which are fitted on vertical structures for close-up inspection or thickness measurement, shall be inclined at an angle of less than 70º. There shall be no obstructions within 750 mm of the face of the inclined ladder, except that in way of an opening this clearance may be reduced to 600 mm. The flights of ladders shall not be more than 9 m in actual length. Resting platforms of adequate dimensions shall be provided. Ladders and handrails shall be constructed of steel or equivalent material of adequate strength and stiffness and securely attached to the tank structure by stays. The method of support and length of stay shall be such that vibration is reduced to a practical minimum. In cargo holds, ladders shall be designed and arranged so that the risk of damage from cargo handling gear is minimized.

6 The width of ladders between stringers shall not be less than 400 mm. The treads shall be equally spaced at a distance apart, measured vertically, of between 250 mm and 300 mm. When steel is used, the treads shall be formed of two square bars of not less that 22 mm by 22 mm in section, fitted to form a horizontal step with the edges pointing upward. The treads shall be carried through the side stringers and attached thereto by double continuous welding. All sloping ladders shall be provided with handrails of substantial construction on both sides, fitted at a convenient distance above the treads.

7 No free-standing portable ladder shall be more than 5 m long.

8 Portable ladders more than 5 m long may only be utilized if fitted with a remotely controlled mechanical device to secure the upper end of the ladder.

9 Movable means of access includes such devices as:

.1 hydraulic arm fitted with a stable base and with local control at the safety cage. The operational conditions should be in accordance with applicable safety requirements of the manufacturer; and

.2 wire lift platform.

10 For bulk carriers, access ladders to a cargo hold shall be:

.1 where the vertical distance between the upper surface of adjacent decks or between deck and the bottom of the cargo space is not more than 6 m, either a vertical ladder or an inclined ladder; and

.2 where the vertical distance between the upper surface of adjacent decks or between deck and the bottom of the cargo space is more than 6 m, an inclined ladder or ladders, except the uppermost 2.5 m of a cargo space measured clear of overhead obstructions and the lowest 6 m may have vertical ladders, provided that the vertical extent of the inclined ladder or ladders connecting the vertical ladders is not less than 2.5 m.

Table 1 - Means of access for oil tankers

1 Water ballast tanks, except those specified in the right column, and cargo oil tanks	2 Wing water ballast tanks of less than 5 m width forming double side spaces and their bilge hopper sections
Access to the overhead structure	
1.1 For tanks of which the height is 6 m and over, permanent means of access shall be provided in accordance with .1 to .3: .1 continuous athwartship permanent access arranged at the transverse bulkheads and at every deck transverse, at a minimum of 1.8 m to a maximum of 2.5 m below the overhead structure. If the access is fitted on the side of the unobstructed side of the web plating, then lightening holes of at least 300 mm diameter shall be fitted in the web plating, providing access adjacent to both sides of each tripping bracket; .2 at least one longitudinal permanent means of access at a minimum of 1.8 m to a maximum of 2.5 m below the overhead structure. Where the longitudinal bulkhead contains attached framing, the access shall be provided at that side; and .3 access between the arrangements specified in .1 and .2 and from the main deck to either .1 or .2. 1.2 For tanks of which the height is less than 6 m, raft or portable means may be utilized in lieu of the permanent means of access.	2.1 Where the vertical distance between horizontal upper stringer and deck head exceeds 6 m, one continuous permanent means of access shall be provided for the full length of the tank with a means to allow passing through transverse swash bulkheads installed a minimum of 1.8 m to a maximum of 2.5 m from the overhead structure with a vertical access ladder at each end and mid-span of tank. 2.2 For bilge hopper sections of which the vertical distance from baseline to the upper knuckle point is 6 m and over, one longitudinal permanent means of access shall be provided for the full length of the tank. It shall be accessible by vertical permanent means of access at both ends of the tank. 2.3 Where the vertical distance referred to in 2.2 is less than 6 m, portable means of access may be utilised in lieu of the permanent means of access. To facilitate the operation of the portable means of access, in-line openings in horizontal stringers should be provided. The openings should be of an adequate diameter and should have suitable protective railings. 2.4 Whenever practicable, the distance between the overhead structure and the uppermost longitudinal stringer and between the longitudinal stringers should not exceed 6 m.
Access to the vertical structures	
1.3 For tanks of which the height is 6 m and over, containing internal structures, permanent means of access shall be provided to each transverse web. 1.4 For tanks of which the height is less than 6 m, raft or portable means may be utilized in lieu of the permanent means of access.	2.5 Vertical permanent means of access shall be provided to each transverse web in the following cases where the vertical distance is 6 m and over: .1 from baseline to the upper knuckle point of the bilge hopper section; .2 from the upper knuckle point of the bilge hopper section to main deck where no horizontal stringers are provided; and .3 between horizontal stringers. 2.6 Access holes within 600 mm of the stringer shall be provided in each transverse web/swash bulkhead above each stringer and tank base. 2.7 In the case where the vertical distance referred to in 2.5 is less than 6 m, portable means may be utilised in lieu of the permanent means of access.

Table 2 - Means of access for bulk carriers*

1 Cargo holds	2 Ballast tanks
Access to overhead structure 1.1 At least 3 permanent means of access shall be fitted to provide access to the overhead structure at both sides of the cross deck and in the vicinity of the centreline. Each means of access shall be accessible from the cargo hold access or directly from the main deck and installed at a minimum of 1.8 m to a maximum of 2.5 m below the deck. 1.2 Alternatively, movable means of access may be utilized for access to the overhead structure of cross deck if its vertical distance is 17 m or less above the tank top.	**Top side tanks** 2.1 For each topside tank of which the height is 6 m and over, one longitudinal continuous permanent means of access shall be provided along the side shell webs and installed at a minimum of 1.8 m to a maximum of 2.5 m below deck with a vertical access ladder in the vicinity of each access to that tank. 2.2 If no access holes are provided through the transverse ring webs within 600 mm of the tank base and the web frame rings have a web height greater than 1 m in way of side shell and sloping plating, then step rungs/grab rails shall be provided to allow safe access over each transverse web frame ring. 2.3 Three permanent means of access, fitted at the end bay and middle bay of each tank, shall be provided spanning from tank base up to the intersection of the sloping plate with the hatch side girder. The existing longitudinal structure may be used as part of this means of access. 2.4 For topside tanks of which the height is less than 6 m, a portable means may be utilized in lieu of the permanent means of access.
Access to vertical structures 1.3 Permanent means of vertical access shall be provided in all cargo holds and built into the structure to allow for an inspection of a minimum of 25 % of the total number of hold frames port and starboard equally distributed throughout the hold including at each end in way of transverse bulkheads. But in no circumstance shall this arrangement be less than 3 permanent means of vertical access fitted to each side (fore and aft ends of hold and mid-span). Means to readily secure safety cages to the permanent means of access shall be provided. Permanent means of vertical access fitted between two adjacent hold frames is counted for an access for the inspection of both hold frames. A means of portable access may be used to gain access over the sloping plating of lower hopper ballast tanks. 1.4 In addition, portable or movable means of access shall be utilized for access to the remaining hold frames up to their upper brackets and transverse bulkheads.	**Bilge hopper tanks** 2.5 For each bilge hopper tank of which the height is 6 m and over, one longitudinal continuous permanent means of access shall be provided along the side shell webs and installed at a minimum of 1.2 m to a maximum of 1.8 m below the top of the clear opening of the web ring with a vertical access ladder in the vicinity of each access to the tank. 2.6 If no access holes are provided through the transverse ring webs within 600 mm of the tank base and the web frame rings have a web height greater than 1 m in way of side shell and sloping plating, then step rungs/grab rails shall be provided to allow safe access over each transverse web frame ring. 2.7 For bilge hopper tanks of which the height is less than 6 m, a portable means may be utilized in lieu of the permanent means of access. **Double skin side tanks** 2.8 Permanent means of access shall be provided in accordance with the applicable sections of table 1.

* For ore carriers, permanent means of access in wing ballast tanks shall be provided in accordance with the applicable sections of table 1.

***

ANNEX 3

RESOLUTION MSC.134(76)
(adopted on 12 December 2002)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A-1

STRUCTURE OF SHIPS

1 The following new regulation 3-6 is added after existing regulation 3-5:

"Regulation 3-6

Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers

1 Application

1.1 Except as provided for in paragraph 1.2, this regulation applies to oil tankers of 500 gross tonnage and over and bulk carriers, as defined in regulation IX/1, of 20,000 gross tonnage and over, constructed on or after 1 January 2005.

1.2 Oil tankers of 500 gross tonnage and over constructed on or after 1 October 1994 but before 1 January 2005 shall comply with the provisions of regulation II-1/12-2 adopted by resolution MSC.27(61).

2 Means of access to cargo and other spaces

2.1 Each space within the cargo area shall be provided with a permanent means of access to enable, throughout the life of a ship, overall and close-up inspections and thickness measurements of the ship's structures to be carried out by the Administration, the company, as defined in regulation IX/1, and the ship's personnel and others as necessary. Such means of access shall comply with the requirements of paragraph 5 and with the Technical provisions for means of access for inspections, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.133(76), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2.2 Where a permanent means of access may be susceptible to damage during normal cargo loading and unloading operations or where it is impracticable to fit permanent means of access, the Administration may allow, in lieu thereof, the provision of movable or portable means of access, as specified in the Technical provisions, provided that the means of attaching, rigging, suspending or supporting the portable means of access forms a permanent part of the ship's structure. All portable equipment shall be capable of being readily erected or deployed by ship's personnel.

2.3 The construction and materials of all means of access and their attachment to the ship's structure shall be to the satisfaction of the Administration. The means of access shall be subject to survey prior to, or in conjunction with, its use in carrying out surveys in accordance with regulation I/10.

3 Safe access to cargo holds, cargo tanks, ballast tanks and other spaces

3.1 Safe access* to cargo holds, cofferdams, ballast tanks, cargo tanks and other spaces in the cargo area shall be direct from the open deck and such as to ensure their complete inspection. Safe access* to double bottom spaces may be from a pump-room, deep cofferdam, pipe tunnel, cargo hold, double hull space or similar compartment not intended for the carriage of oil or hazardous cargoes.

3.2 Tanks, and subdivisions of tanks, having a length of 35 m or more, shall be fitted with at least two access hatchways and ladders, as far apart as practicable. Tanks less than 35 m in length shall be served by at least one access hatchway and ladder. When a tank is subdivided by one or more swash bulkheads or similar obstructions which do not allow ready means of access to the other parts of the tank, at least two hatchways and ladders shall be fitted.

3.3 Each cargo hold shall be provided with at least two means of access as far apart as practicable. In general, these accesses should be arranged diagonally, for example one access near the forward bulkhead on the port side, the other one near the aft bulkhead on the starboard side.

4 Ship structure access manual

4.1 A ship's means of access to carry out overall and close-up inspections and thickness measurements shall be described in a Ship structure access manual approved by the Administration, an updated copy of which shall be kept on board. The Ship structure access manual shall include the following for each space in the cargo area:

.1 plans showing the means of access to the space, with appropriate technical specifications and dimensions;

.2 plans showing the means of access within each space to enable an overall inspection to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate from where each area in the space can be inspected;

.3 plans showing the means of access within the space to enable close-up inspections to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate the positions of critical structural areas, whether the means of access is permanent or portable and from where each area can be inspected;

---

* Refer to the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships, adopted by the Organization by resolution A.864(20).

.4 instructions for inspecting and maintaining the structural strength of all means of access and means of attachment, taking into account any corrosive atmosphere that may be within the space;

.5 instructions for safety guidance when rafting is used for close-up inspections and thickness measurements;

.6 instructions for the rigging and use of any portable means of access in a safe manner;

.7 an inventory of all portable means of access; and

.8 records of periodical inspections and maintenance of the ship's means of access.

4.2 For the purpose of this regulation "critical structural areas" are locations which have been identified from calculations to require monitoring or from the service history of similar or sister ships to be sensitive to cracking, buckling, deformation or corrosion which would impair the structural integrity of the ship.

5 General technical specifications

5.1 For access through horizontal openings, hatches or manholes, the dimensions shall be sufficient to allow a person wearing a self-contained air-breathing apparatus and protective equipment to ascend or descend any ladder without obstruction and also provide a clear opening to facilitate the hoisting of an injured person from the bottom of the space. The minimum clear opening shall not be less than 600 mm x 600 mm. When access to a cargo hold is arranged through the cargo hatch, the top of the ladder shall be placed as close as possible to the hatch coaming. Access hatch coamings having a height greater than 900 mm shall also have steps on the outside in conjunction with the ladder.

5.2 For access through vertical openings, or manholes, in swash bulkheads, floors, girders and web frames providing passage through the length and breadth of the space, the minimum opening shall be not less than 600 mm x 800 mm at a height of not more than 600 mm from the bottom shell plating unless gratings or other foot holds are provided.

5.3 For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight, the Administration may approve, in special circumstances, smaller dimensions for the openings referred to in paragraphs 5.1 and 5.2, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration."

PART B

SUBDIVISION AND STABILITY

Regulation 12-2 - Access to spaces in the cargo area of oil tankers

2 The existing regulation 12-2 is deleted.

PART C

MACHINERY INSTALLATIONS

Regulation 31 - Machinery control

3 The following new subparagraph .10 is added to paragraph 2 of the regulation:

".10 automation systems shall be designed in a manner which ensures that threshold warning of impending or imminent slowdown or shutdown of the propulsion system is given to the officer in charge of the navigational watch in time to assess navigational circumstances in an emergency. In particular, the systems shall control, monitor, report, alert and take safety action to slow down or stop propulsion while providing the officer in charge of the navigational watch an opportunity to manually intervene, except for those cases where manual intervention will result in total failure of the engine and/or propulsion equipment within a short time, for example in the case of overspeed."

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 3 – Definitions

4 In paragraph 20, the words “regulation VII/2” are replaced by the words “the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1”.

Regulation 19 – Carriage of dangerous goods

5 In table 19.3, in vertical columns 7 and 8 (concerning flashpoints of class 3), the numbers “3.1 3.2” and “3.3”, respectively, are replaced by the number “3”.

6 In table 19.3, in vertical column 13 (concerning class 5.2), the character "X" in rows 15 (concerning paragraph 3.10.1) and 16 (concerning paragraph 3.10.2) is replaced by the character "X[16]" and a new note 16 is added as follows:

"[16] Under the provisions of the IMDG Code, as amended, stowage of class 5.2 dangerous goods under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited."

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 26 - Additional requirements for ro-ro passenger ships

7 The following new subparagraph .4 is added at the end of paragraph 1:

".4 before 1 July 2004 shall comply with the requirements of paragraph 2.5 not later than the first survey on or after that date."

8 The following new subparagraph .5 is added at the end of paragraph 2:

".5 Liferafts carried on ro-ro passenger ships shall be fitted with a radar transponder* in the ratio of one transponder for every four liferafts. The transponder shall be mounted inside the liferaft so its antenna is more than one metre above the sea level when the liferaft is deployed, except that for canopied reversible liferafts the transponder shall be so arranged as to be readily accessed and erected by survivors. Each transponder shall be arranged to be manually erected when the liferaft is deployed. Containers of liferafts fitted with transponders shall be clearly marked.

* Refer to the Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations, adopted by the Organization by resolution A.802(19)."

CHAPTER XII

ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS

9 The following new regulations 12 and 13 are added after existing regulation 11:

"Regulation 12

Hold, ballast and dry space water level detectors

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 Bulk carriers shall be fitted with water level detectors:

.1 in each cargo hold, giving audible and visual alarms, one when the water level above the inner bottom in any hold reaches a height of 0.5 m and another at a height not less than 15% of the depth of the cargo hold but not more than 2 m. On bulk carriers to which regulation 9.2 applies, detectors with only the latter alarm need be installed. The water level detectors shall be fitted in the aft end of the cargo holds. For cargo holds which are used for water ballast, an alarm overriding device may be installed. The visual alarms shall clearly discriminate between the two different water levels detected in each hold;

.2 in any ballast tank forward of the collision bulkhead required by regulation II-1/11, giving an audible and visual alarm when the liquid in the tank reaches a level not exceeding 10% of the tank capacity. An alarm overriding device may be installed to be activated when the tank is in use; and

.3 in any dry or void space other than a chain cable locker, any part of which extends forward of the foremost cargo hold, giving an audible and visual alarm at a water level of 0.1 m above the deck. Such alarms need not be provided in enclosed spaces the volume of which does not exceed 0.1% of the ship's maximum displacement volume.

2 The audible and visual alarms specified in paragraph 1 shall be located on the navigation bridge.

3 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, whichever comes first.

Regulation 13

Availability of pumping systems

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 On bulk carriers, the means for draining and pumping ballast tanks forward of the collision bulkhead and bilges of dry spaces any part of which extends forward of the foremost cargo hold shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space, the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. Where pipes serving such tanks or bilges pierce the collision bulkhead, valve operation by means of remotely operated actuators may be accepted, as an alternative to the valve control specified in regulation II-1/11.4, provided that the location of such valve controls complies with this regulation.

2 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, but in no case later than 1 July 2007."

***

ANNEX 4

RESOLUTION MSC.135(76)
(adopted on 12 December 2002)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE SAFE CARRIAGE OF PACKAGED IRRADIATED NUCLEAR FUEL, PLUTONIUM AND HIGH-LEVEL RADIOACTIVE WASTES ON BOARD SHIPS (INF CODE)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution MSC.88(71), by which it adopted the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (hereinafter referred to as "the INF Code"), which has become mandatory under chapter VII of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, (hereinafter referred to as "the Convention"),

NOTING ALSO article VIII(b) and regulation VII/14.1 of the Convention concerning the procedure for amending the INF Code,

RECOGNIZING the need to amend the INF Code to align it with the amendments to chapter VII of the Convention adopted by resolution MSC.123(75),

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, amendments to the INF Code proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the INF Code, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE SAFE CARRIAGE OF PACKAGED IRRADIATED NUCLEAR FUEL, PLUTONIUM AND HIGH-LEVEL RADIOACTIVE WASTES ON BOARD SHIPS (INF CODE), AS AMENDED

Chapter 1 – General

1.1 Definitions

1 Existing subparagraph .3 of paragraph 1.1.1 is replaced by the following:

".3 *INF cargo* means packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes carried as cargo in accordance with class 7 of the IMDG Code."

2 In paragraph 1.1.1.7, the reference “VII/14.6” is replaced by the reference “VII/1.1”.

1.2 Application

3 In paragraph 1.2.2, the word “should” is replaced by the word “shall”.

***

ANNEX 5

RESOLUTION MSC.136(76)
(adopted on 11 December 2002)

PERFORMANCE STANDARDS FOR A SHIP SECURITY ALERT SYSTEM

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution A.886(21), by which the Assembly resolved that the functions of adopting performance standards for radio and navigational equipment, as well as amendments thereto, shall be performed by the Maritime Safety Committee on behalf of the Organization,

RECALLING FURTHER the provisions of the new chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, and the requirements of regulation XI-2/5, that all ships shall be provided with a ship security alert system,

RECOGNIZING that, for security reasons, a ship security alert system is necessary on board for initiating and transmitting a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Sub-Committee on Safety of Navigation at its forty-eighth session,

1. ADOPTS the Recommendation on Performance Standards for a ship security alert system, set out in the Annex to the present resolution;

2. RECOMMENDS Governments to ensure that a ship security alert system provided in compliance with relevant international instruments in force on or after 1 July 2004 conforms to performance standards not inferior to those specified in the Annex to the present resolution.

ANNEX

RECOMMENDATION ON PERFORMANCE STANDARDS FOR A SHIP SECURITY ALERT SYSTEM

1 Introduction

1.1 The ship security alert system is provided to a ship for the purpose of transmitting a security alert to the shore to indicate to a competent authority that the security of the ship is under threat or has been compromised. It comprises a minimum of two activation points, one of which is on the navigation bridge. These initiate the transmission of a ship security alert. The system is intended to allow a covert activation to be made which alerts the competent authority ashore and does not raise an alarm on board ship nor alert other ships.

1.2 As required by its Administration, the competent authority receiving the alert notifies the authority responsible for maritime security within its Administration, the coastal State(s) in whose vicinity the ship is presently operating, or other Contracting Governments.

1.3 The procedures for the use of the ship security alert system and the location of the activation points are given in the ship security plan agreed by the Administration.

1.4 The ship security alert system may utilise the radio installation provided for compliance with chapter IV of the SOLAS Convention, other radio systems provided for general communications or dedicated radio systems.

2 General

2.1 In addition to complying with the general requirements set out in resolution A.694(17)[1], the ship security alert system should comply with the following performance standards.

2.2 The radio system used for the ship security alert systems should comply with relevant international standards.

3 Power supply

Where the ship security alert system is powered from the ship's main source of electrical power, it should, in addition, be possible to operate the system from another appropriate source of power.

4 Activation points

Activation points should be capable of being used on the navigation bridge and in other locations. They should be protected against inadvertent operation. It should not be necessary for the user to remove seals or to break any lid or cover in order to operate any control.

[1] Publication IEC60945

5 Operation

5.1 The activation points should operate a radio system such that transmission of the security alert does not require any adjustment of the radio system, i.e. tuning of channels, setting of modes or menu options. Operation of the activation point should not cause any alarm or indication to be raised on the ship.

5.2 The operation of the ship security alert system should not impair the functionality of the GMDSS installation.

6 Transmission of security alerts

6.1 In all cases, transmission initiated by security alert system activation points should include a unique code/identifier indicating that the alert has not been generated in accordance with GMDSS distress procedures. The transmission should include the ship identity and current position. The transmission should be addressed to a shore station and should not be addressed to ship stations.

6.2 The ship security alert system, when activated, should continue the ship security alert until deactivated and/or reset.

7 Testing

The ship security alert system should be capable of being tested.

***

ANNEX 6

RESOLUTION MSC.137(76)
(adopted on 4 December 2002)

STANDARDS FOR SHIP MANOEUVRABILITY

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO that by resolution A.751(18) the Assembly approved Interim Standards for ship manoeuvrability (the Interim standards), whereby Governments were recommended to encourage those responsible for the design, construction, repair and operation of ships to apply the Interim Standards and invited to collect data obtained by the application of the Interim Standards and report them to the Organization,

RECALLING FURTHER that by circular MSC/Circ.1053 the Committee approved Explanatory notes to the Standards for ship manoeuvrability, to provide Administrations with specific guidance so that adequate data may be collected by the Organization on the manoeuvrability of ships,

RECOGNIZING the manoeuvring capability of ships to be an important contribution to the safety of navigation,

BELIEVING that the development and implementation of standards for ship manoeuvrability, particularly for large ships and ships carrying dangerous goods in bulk, will improve maritime safety and enhance marine environmental protection,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment at its forty-fifth session,

1. ADOPTS the Standards for ship manoeuvrability, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. INVITES Governments to encourage those responsible for the design, construction, repair and operation of ships to apply the Standards to ships constructed on or after 1 January 2004;

3. RESOLVES that the provisions annexed to the present resolution supersede the provisions annexed to resolution A.751(18).

ANNEX

STANDARDS FOR SHIP MANOEUVRABILITY

1 PRINCIPLES

1.1 The Standards for ship manoeuvrability (the Standards) should be used to evaluate the manoeuvring performance of ships and to assist those responsible for the design, construction, repair and operation of ships.

1.2 It should be noted that the Standards were developed for ships with traditional propulsion and steering systems (e.g. shaft driven ships with conventional rudders). Therefore, the Standards and methods for establishing compliance may be periodically reviewed and updated by the Organization, as appropriate, taking into account new technologies, research and development, and the results of experience with the present Standards.

2 GENERAL

2.1 The Standards contained in this document are based on the understanding that the manoeuvrability of ships can be evaluated from the characteristics of conventional trial manoeuvres. The following two methods can be used to demonstrate compliance with these Standards:

.1 scale model tests and/or computer predictions using mathematical models can be performed to predict compliance at the design stage. In this case full-scale trials should be conducted to validate these results. The ship should then be considered to meet these Standards regardless of full-scale trial results, except where the Administration determines that the prediction efforts were substandard and/or the ship performance is in substantial disagreement with these Standards; and

.2 the compliance with the Standards can be demonstrated based on the results of the full-scale trials conducted in accordance with the Standards. If a ship is found in substantial disagreement with the Standards, then the Administration should take remedial action, as appropriate.

3 APPLICATION

3.1 Notwithstanding the points raised in paragraph 1.2 above, the Standards should be applied to ships of all rudder and propulsion types, of 100 m in length and over, and chemical tankers and gas carriers regardless of the length.

3.2 In the event that the ships referred to in paragraph 3.1 above undergo repairs, alterations or modifications, which, in the opinion of the Administration, may influence their manoeuvrability characteristics, the continued compliance with the Standards should be verified.

3.3 Whenever other ships, originally not subject to the Standards, undergo repairs, alterations or modifications, which, in the opinion of the Administration, are of such an extent that the ship may be considered to be a new ship, then that ship should comply with these Standards. Otherwise, if the repairs, alterations and modifications, in the opinion of the Administration, may influence the manoeuvrability characteristics, it should be demonstrated that these characteristics do not lead to any deterioration of the manoeuvrability of the ship.

3.4 The Standards should not be applied to high-speed craft as defined in the relevant Code.

4 DEFINITIONS

4.1 Geometry of the ship

4.1.1 *Length (L)* is the length measured between the aft and forward perpendiculars.

4.1.2 *Midship point* is the point on the centreline of a ship midway between the aft and forward perpendiculars.

4.1.3 *Draught* (T_a) is the draught at the aft perpendicular.

4.1.4 *Draught* (T_f) is the draught at the forward perpendicular.

4.1.5 *Mean draught* (T_m) is defined as $T_m = (T_a + T_f)/2$.

4.1.6 *Trim* (τ) is defined as $\tau = (T_a - T_f)$.

4.1.7 Δ is the full load displacement of the ship (tonnes).

4.2 Standard manoeuvres and associated terminology

Standard manoeuvres and associated terminology are as defined below:

.1 The test speed (V) used in the Standards is a speed of at least 90% of the ship's speed corresponding to 85% of the maximum engine output.

.2 Turning circle manoeuvre is the manoeuvre to be performed to both starboard and port with 35° rudder angle or the maximum rudder angle permissible at the test speed, following a steady approach with zero yaw rate.

.3 Advance is the distance travelled in the direction of the original course by the midship point of a ship from the position at which the rudder order is given to the position at which the heading has changed 90° from the original course.

.4 Tactical diameter is the distance travelled by the midship point of a ship from the position at which the rudder order is given to the position at which the heading has changed 180° from the original course. It is measured in a direction perpendicular to the original heading of the ship.

.5 Zig-zag test is the manoeuvre where a known amount of helm is applied alternately to either side when a known heading deviation from the original heading is reached.

.6 The 10°/10° zig-zag test is performed by turning the rudder alternately by 10° to either side following a heading deviation of 10° from the original heading in accordance with the following procedure:

.1 after a steady approach with zero yaw rate, the rudder is put over to 10° to starboard or port (first execute);

.2 when the heading has changed to 10° off the original heading, the rudder is reversed to 10° to port or starboard (second execute); and

.3 after the rudder has been turned to port/starboard, the ship will continue turning in the original direction with decreasing turning rate. In response to the rudder, the ship should then turn to port/starboard. When the ship has reached a heading of 10° to port/starboard of the original course the rudder is again reversed to 10° to starboard/port (third execute).

.7 The first overshoot angle is the additional heading deviation experienced in the zig-zag test following the second execute.

.8 The second overshoot angle is the additional heading deviation experienced in the zig-zag test following the third execute.

.9 The 20°/20° zig-zag test is performed using the procedure given in paragraph 4.2.6 above using 20° rudder angles and 20° change of heading, instead of 10° rudder angles and 10° change of heading, respectively.

.10 Full astern stopping test determines the track reach of a ship from the time an order for full astern is given until the ship stops in the water.

.11 Track reach is the distance along the path described by the midship point of a ship measured from the position at which an order for full astern is given to the position at which the ship stops in the water.

5 STANDARDS

5.1 The standard manoeuvres should be performed without the use of any manoeuvring aids which are not continuously and readily available in normal operation.

5.2 Conditions at which the standards apply

In order to evaluate the performance of a ship, manoeuvring trials should be conducted to both port and starboard and at conditions specified below:

.1 deep, unrestricted water;

.2 calm environment;

.3 full load (summer load line draught), even keel condition; and

.4 steady approach at the test speed.

5.3 Criteria*

The manoeuvrability of the ship is considered satisfactory if the following criteria are complied with:

.1 Turning ability

The advance should not exceed 4.5 ship lengths (L) and the tactical diameter should not exceed 5 ship lengths in the turning circle manoeuvre.

.2 Initial turning ability

With the application of 10° rudder angle to port/starboard, the ship should not have travelled more than 2.5 ship lengths by the time the heading has changed by 10° from the original heading.

.3 Yaw-checking and course-keeping abilities

.1 The value of the first overshoot angle in the 10°/10° zig-zag test should not exceed:

.1 10° if L/V is less than 10 s;

.2 20° if L/V is 30 s or more; and

.3 (5 + 1/2(L/V)) degrees if L/V is 10 s or more, but less than 30 s,

where L and V are expressed in m and m/s, respectively.

.2 The value of the second overshoot angle in the 10°/10° zig-zag test should not exceed:

.1 25°, if L/V is less than 10 s;

.2 40°, if L/V is 30 s or more; and

.3 (17.5 + 0.75(L/V))°, if L/V is 10 s or more, but less than 30 s.

.3 The value of the first overshoot angle in the 20°/20° zig-zag test should not exceed 25°.

.4 Stopping ability

The track reach in the full astern stopping test should not exceed 15 ship lengths. However, this value may be modified by the Administration where ships of large displacement make this criterion impracticable, but should in no case exceed 20 ship lengths.

---

* For ships with non-conventional steering and propulsion systems, the Administration may permit the use of comparative steering angles to the rudder angles specified by this Standard.

6 ADDITIONAL CONSIDERATIONS

6.1 In case the standard trials are conducted at a condition different from those specified in paragraph 5.2.3, necessary corrections should be made in accordance with the guidelines contained in the Explanatory notes to the Standards for ship manoeuvrability, developed by the Organization.*

6.2 Where standard manoeuvres indicate dynamic instability, alternative tests may be conducted to define the degree of instability. Guidelines for alternative tests such as a spiral test or pull-out manoeuvre are included in the Explanatory notes to the Standards for ship manoeuvrability, referred to in paragraph 6.1 above.*

***

* Refer to MSC/Circ.1053 on Explanatory notes to the Standards for ship manoeuvrability.

ANNEX 7

DRAFT MSC RESOLUTION

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE GUIDELINES ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS (RESOLUTION A.744(18), AS AMENDED)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution A.744(18) by which the Assembly adopted the Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers (the Guidelines),

RECALLING FURTHER article VIII(b) and regulation XI/2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") concerning the procedure for amending the Guidelines,

NOTING that the Assembly, when adopting resolution A.744(18), requested the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the Guidelines under review and update them as necessary, in the light of experience gained in their application,

NOTING ALSO resolutions MSC.49(66), MSC.105(73), MSC.125(75) and resolution 2 of the 1997 Conference of Contracting Governments to the Convention, by which amendments to resolution A.744(18) were adopted by the Maritime Safety Committee and the Conference of Contracting Governments to the Convention, in accordance with article VIII(b) and regulation XI/2 of the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its [seventy-seventh] session, amendments to the Guidelines proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on [……..….], unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on [……] upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE GUIDELINES ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS (RESOLUTION A.744(18), AS AMENDED)

ANNEX B

GUIDELINES ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF OIL TANKERS

1 The following new paragraph is added after the existing paragraph under section 2 "Evaluation of longitudinal strength" of annex 12:

"The condition of the hull girder for longitudinal strength evaluation should be determined in accordance with the methods specified in appendix 3."

2 The following new appendix 3 is added at the end of appendix 2 to annex 12:

"Appendix 3

Sampling method of thickness measurements for longitudinal strength evaluation and repair methods

1 Extent of longitudinal strength evaluation

Longitudinal strength should be evaluated within 0.4L amidships for the extent of the hull girder length that contains tanks therein and within 0.5L amidships for adjacent tanks which may extend beyond 0.4L amidships where tanks means ballast tanks and cargo tanks.

2 Sampling method of thickness measurement

2.1 Pursuant to the requirements of section 2.5 of Annex B, transverse sections should be chosen such that thickness measurements can be taken for as many different tanks in corrosive environments as possible, e.g. ballast tanks sharing a common plane boundary with cargo tanks fitted with heating coils, other ballast tanks, cargo tanks permitted to be filled with sea water and other cargo tanks. Ballast tanks sharing a common plane boundary with cargo tanks fitted with heating coils and cargo tanks permitted to be filled with sea water should be selected where present.

2.2 The minimum number of transverse sections to be sampled should be in accordance with annex 2 to Annex B. The transverse sections should be located where the largest thickness reductions are suspected to occur or are revealed from deck and bottom plating measurements prescribed in 2.3 and should be clear of areas which have been locally renewed or reinforced.

2.3 At least two points should be measured on each deck plate and/or bottom shell plate required to be measured within the cargo area in accordance with the requirements of annex 2.

2.4 Within 0.1D (where D is the ship's depth) of the deck and bottom at each transverse section to be measured in accordance with the requirements of annex 2, every longitudinal and girder should be measured on the web and face plate, and every plate should be measured at one point between longitudinals.

2.5 For longitudinal members other than those specified in 2.4 to be measured at each transverse section in accordance with the requirements of annex 2, every longitudinal and girder should be measured on the web and face plate, and every plate should be measured at least in one point per strake.

2.6 The thickness of each component should be determined by averaging all of the measurements taken in way of the transverse section on each component.

3 Additional measurements where the longitudinal strength is deficient

3.1 Where one or more of the transverse sections are found to be deficient in respect of the longitudinal strength requirements given in this annex, the number of transverse sections for thickness measurement should be increased such that each tank within the 0.5L amidships region has been sampled. Tank spaces that are partially within, but extend beyond, the 0.5L region, should be sampled.

3.2 Additional thickness measurements should also be performed on one transverse section forward and one aft of each repaired area to the extent necessary to ensure that the areas bordering the repaired section also comply with the requirements of Annex B.

4 Effective repair methods

4.1 The extent of renewal or reinforcement carried out to comply with this annex should be in accordance with 3.2.

4.2 The minimum continuous length of a renewed or reinforced structural member should be not less than twice the spacing of the primary members in way. In addition, the thickness diminution in way of the butt joint of each joining member forward and aft of the replaced member (plates, stiffeners, girder webs and flanges, etc.) should not be within the substantial corrosion range (75% of the allowable diminution associated with each particular member). Where differences in thickness at the butt joint exceed 15% of the lower thickness, a transition taper is to be provided.

4.3 Alternative repair methods involving the fitting of straps or structural member modification should be subject to special consideration. In considering the fitting of straps, it should be limited to the following conditions:

.1 to restore and/or increase longitudinal strength;

.2 the thickness diminution of the deck or bottom plating to be reinforced should not be within the substantial corrosion range (75% of the allowable diminution associated with the deck plating);

.3 the alignment and arrangement, including the termination of the straps, is in accordance with a standard recognized by the Administration;

.4 the straps are continuous over the entire 0.5L amidships length; and

.5 use of continuous fillet welding and full penetration welds at butt welding and, depending on the width of the strap, slot welds. The welding procedures applied should be approved by the Administration.

4.4 The existing structure adjacent to replacement areas and in conjunction with the fitted straps, etc. should be capable of withstanding the applied loads, taking into account the buckling resistance and the condition of welds between the longitudinal members and hull envelope plating."

***

ANNEX 8

TERMS OF REFERENCE FOR THE JOINT MSC/MEPC/TCC WORKING GROUP ON THE PROPOSED VOLUNTARY IMO MODEL AUDIT SCHEME

The Joint MSC/MEPC/TCC Working Group on the voluntary IMO Model Audit Scheme, taking into account documents C 88/13/2, C 88/13/3, C 88/13/4, C 88/D, C 89/13/Add.1, C 89/13/1, C 89/13/2, C 89/13/3, C 89/D, MEPC 48/10/5, MEPC 48/10/6, MEPC 48/10/7, MEPC 48/21 (paragraphs 10.4.1 to 10.4.14), TC 52/2, TC 52/2/2, TC 52/2/3, TC 52/14 (paragraphs 2.2 to 2.17), MSC 76/9/1 and Add.1, MSC 76/9/3, MSC 76/9/5, MSC 76/9/6, MSC 76/9/7, MSC 76/9/8 (paragraphs 20 to 25) and MSC 76/23 (paragraphs 9.16 to 9.25), and those substantive issues relating to the development, operation, management, administration and financing of the Scheme listed in annex 1, and any other relevant and substantive issues which may be identified by the group, should:

1 using document C 88/13/2, as a basis on which to build, develop for the voluntary IMO Model Audit Scheme:

.1 clear objectives; and

.2 clear principles;

2 develop, as appropriate, a work plan to address the substantive issues raised, including technical co-operation activities, capacity-building and financing for the achievement of the objectives of the Scheme;

3 based on the objectives and principles developed, identify:

.1 those areas/sectors of the competent authority of a Member State which should be audited and which would provide an objective appraisal of it, taking into account that different Member States may have different ways of discharging their responsibilities; and

.2 those IMO instruments containing safety, security and environmentally-critical responsibilities and obligations of a Party thereto which could be audited for the attainment of the objectives of the Scheme;

4 develop, as far as practicable, a framework document of the Scheme taking into account the outcome on issues referred to in paragraphs 1 to 3; and

5 prepare a report of the Joint Working Group for the Committees and the 90th session of Council or the 22nd extraordinary session of the Council, as appropriate, including pertinent recommendations to bring the Scheme into operation.

ANNEX 1

ISSUES FOR CONSIDERATION BY THE JOINT WORKING GROUP

The following is a list of substantive issues already identified from the documents submitted for consideration. It is not an exhaustive list and it will be for the joint working group to further consider and elaborate on.

Substantive issues might include:

1 Administration of the voluntary IMO Model Audit Scheme:

.1 development of an audit manual setting out the process and overall standard of the audit;

.2 whether a dedicated body of technical expertise might be developed within the Organization to administer the Scheme or carry out audits;

.3 the training and qualification requirements of the auditors;

.4 resource requirement and consequences; and

.5 the selection procedure for auditors.

2 Audit procedure:

.1 procedure for carrying out the audit;

.2 the assignment and composition of the audit team;

.3 the scope of a memorandum of understanding for the audit of a Member State;

.4 the scope of a memorandum of understanding between the audit team and the Member State to be audited;

.5 issues surrounding whether the audit report might be carried out in two stages, with an interim report to be followed by a final report, incorporating the results of action taken on issues identified in the interim report;

.6 the format of anonymised summary reports and the procedure for the circulation of these anonymised reports to all Member States;

.7 how any disagreements between the auditors and the audited Member State might be resolved; and

.8 the procedure for the carrying-out of a follow-up audit, if required.

ANNEX 2

OUTCOME OF MEPC 48, TC 52 AND MSC 76 ON THE PROPOSED VOLUNTARY IMO MODEL AUDIT SCHEME

OUTCOME OF MEPC 48 (document MEPC 48/21, paragraphs 10.4.1 to 10.4.14)

10.4 Outcome of the eighty-eight session of the Council

10.4.1 The Committee noted that, as reported in MEPC 48/10/4, the eighty-eighth session of Council had been held from 10 to 14 June 2002 and the summary of its decisions had been issued as C 88/D. The discussion and decisions made by the Committee regarding the issues brought to its attention are reported below.

10.4.2 The Committee noted that Council had considered those issues emanating from MEPC 47 which had been brought to its attention and had approved the holding of intersessional meetings of the Ballast Water Working Group and the OPRC Working Group prior to MEPC 48.

10.4.3 The Committee noted that Council had reviewed the progress being made on the review of the sub-committee structure and that this issue was considered further under agenda item 18.

10.4.4 The Committee noted that Council had established an *ad hoc* Working Group to draft a strategic plan for the Organization and to report back to the eighty-ninth session of Council. In this context, both the MSC and MEPC had been requested to:

.1 to consider, taking into account the proposals in documents C 88/13/3 and C 88/13/4 and any other submissions received, how the details of an IMO Model Audit Scheme (to be implemented on a voluntary basis) could be developed;

.2 to advise on those safety and environmentally-critical areas they consider should be covered by the Scheme; and

.3 to consider the matter further, at MEPC 49, and prepare a report for submission to the twenty-second extraordinary session of the Council;

10.4.5 The Committee noted that there were three submissions addressing this issue, MEPC 48/10/5 (15 countries), MEPC 48/10/6 (Belize) and MEPC 48/10/7 (India).

10.4.6 In introducing MEPC 48/10/5, the delegation of the United Kingdom made the following points:

.1 six objectives for the Model Audit Scheme are described which are designed to facilitate the implementation of IMO Conventions by Member States and provide feedback to IMO on any lessons learnt;

.2 the Scheme should focus on the correct implementation and enforcement of internationally agreed instruments and MEPC is being invited to advise on which responsibilities, covered by MARPOL, should be covered;

.3 five principles are proposed for the development of the Scheme;

.4 six issues, requiring further work are identified;

.5 it is proposed that the Scheme be funded by methods which do not incur costs to the Organization; and

.6 an illustration of how such an audit scheme might proceed was included in annex 1 to the submission.

10.4.7 In introducing MEPC 48/10/6, the delegation of Belize made the following points:

.1 for various reasons, there is a clear need for an IMO audit scheme;

.2 such a scheme should focus on areas which are most likely to identify, and so rectify, already perceived deficiencies;

.3 as a result, a focused approach is outlined with proposed supporting advantages.

10.4.8 In introducing MEPC 48/10/7, the delegation of India made the following points:

.1 any audit scheme in which the audits would be performed by external auditors would only be useful to Member States which already have an effective self-evaluation audit process;

.2 rather than introducing an external audit scheme, a system to assist Member States in enhancing self-evaluation was preferred;

.3 a Model National Self-Evaluation Scheme could be used by all Member States and may be enhanced by the services of outside experts but funded by the Member State in question.

10.4.9 The Committee noted that, all three submissions supported the idea of an Audit Scheme whilst recognizing that India was proposing a system to facilitate self-auditing by Member States.

10.4.10 The Committee agreed that, whatever approach is taken, it should not incur any costs to IMO.

10.4.11 In addition to these formal submissions, the Committee also noted the information (MSC 76/15/1) on the outcome of a Quality Shipping Conference, organized by Denmark, which proposed that flag States should support an IMO Model Audit Scheme.

10.4.12 The delegation of the Bahamas questioned the need for further flag State auditing schemes and identified the following examples of problems, which might arise should the Model Audit Scheme be developed:

.1 how will the selection of auditors be carried out to ensure a proper balance of auditors from developing countries?

.2 how will the potential problem with languages be overcome to ensure that there is not an inconsistent approach? and

.3 how will the scheme be financed, particularly with regard to the training of auditors from developing countries?

10.4.13 Taking into account the proposals made in the three submissions, the Committee expressed its preference for the proposal in MEPC 48/10/5 whilst recognizing that there were elements of the other two submissions (MEPC 48/10/6 and MEPC 48/10/7) which should also be explored and that the concerns expressed by Bahamas should also be taken into account.

10.4.14 The Committee agreed to endorse the proposal to hold a Joint MSC/MEPC/TCC Working Group during MSC 77 and requested MEPC delegations to participate in the Joint Working Group in order to provide contributions to the Group to address MARPOL-related issues in the discussion for the Model Audit Scheme. Annex 2 of MEPC 48/10/5 should be taken into account in the discussion at the Joint Working Group.

OUTCOME OF TC 52 (document TC 52/14, paragraphs 2.2 to 2.17)

IMO Model Audit Scheme

2.2 The Director, TCD, introduced documents TC 52/2, TC 52/2/1/Add.1 and stated that they were largely for information and contained a summary of significant developments relating to the development of an IMO Model Audit Scheme. He also provided information received from ICAO regarding technical assistance support for their Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP).

2.3 The delegation of the United Kingdom introduced document TC 52/2/2 on behalf of Japan, the Marshall Islands, the Republic of Korea and Sweden.

2.4 The underlying objectives of a Model Audit Scheme as detailed in paragraph 5 of document TC 52/2/2 would be:

.1 enhance the performance of Member States in implementing appropriate IMO Conventions relating to maritime safety and to prevention of marine pollution;

.2 determine the conformance of the Member State audited in implementing in its national law specified IMO Convention standards;

.3 determine whether the Member State's implementation of an oversight system (flag State control) is clear in terms of any delegation, and is effective and proficient (e.g., through the establishment and maintenance of a competent maritime authority capacity appropriate to the delegation);

.4 assess how the Member State audited controls and monitors the work of its survey organisation and of recognized organizations to which certain functions may be delegated;

.5 provide the Member State audited with any advice necessary to improve its oversight capacity and encourage it, where necessary, to prepare and put in place a plan implementing the findings of the audit; and

.6 systematically feed back any lessons learnt, as may be appropriate, into further consideration by the Organization of the effectiveness of IMO legislation.

2.5 The Committee was informed that the co-sponsors of the document believed that the introduction of such a Scheme would assist the Organization to improve flag State performance.

It is not the intention that the Scheme be used to censure Member States where it is found that performance could be improved. If an audit identifies areas of performance, which might be improved, it could also help the Member State identify the additional resources it needs to deliver the desired improvement. In the case of less developed countries, the IMO Technical Co-operation programme might be called upon to meet the costs of addressing the areas where performance could be enhanced.

2.6 The scope, suggested principles of audit and development of an audit system were outlined in paragraphs 7, 8 and 9 respectively of document TC 52/2/2.

2.7 The delegation of the United Kingdom, on behalf of the co-sponsors, invited the Committee to:

.1 consider the Model Audit Scheme from a capacity building point of view, as requested by Council;

.2 consider participating in a joint working group with the MSC and MEPC to meet during MSC 77 to consider the matter further (annex 1 to document TC 52/2/2 refers as background); and

.3 advise the eighty-ninth session of Council of the preliminary outcome of its discussions.

2.8 The delegation of Cyprus introduced document TC 52/2/3 on behalf of the Philippines and Vanuatu and stressed that, although the proposed IMO Audit Scheme would be on a voluntary basis, its success would be greater if all Member States of IMO volunteered themselves to be audited. The co-sponsors of document TC 52/2/3 suggested that the TCC:

.1 identify the areas of maritime infrastructure <u>particularly in the development of technical and legal expertise</u> that some Member States might be lacking and might be perceived as an obstacle for some Member States to volunteer themselves for an audit;

.2 identify what procedures might be needed to be put in place, on top of those in existence at the moment, by the Technical Cooperation Division of the Secretariat of the Organisation, in order to ensure immediate access to resources following the results of an audit; and

.3 conduct a study on the creation of an international financial facility, independent of the TC fund and the budget of the Organisation, where Member States can have access to financial resources for the funding of their maritime infrastructure particularly the safety components of this infrastructure, prior to volunteering themselves for an audit.

2.9 The delegation of Cyprus also drew attention to ICAO resolution A33-10 entitled "Establishment of an International Financial Facility for Aviation Safety (IFFAS)" which, *inter alia*, endorsed the concept of an IFFAS with the objective of financing safety-related projects for which States cannot otherwise provide or obtain the necessary financial resources, with the principal area of application being safety-related deficiencies identified through the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) as an element of the Global Aviation Safety Plan (GFASP). That delegation also noted that the need to establish the financial facility

was only identified by ICAO after the adoption of the USOAP and suggested that IMO could learn from the experience of ICAO and give early consideration to the feasibility of establishing a similar facility to support the implementation of a voluntary model audit scheme at IMO.

2.10 Many delegations supported the proposals contained in document TC 52/2/2 (United Kingdom, *et al*) and the participation of the TCC in the joint working group. However, several delegations could not agree with annex 2 to that document on "potential funding devices".

2.11 Some delegations, while agreeing with the principle of technical assistance, felt that Member States should adhere to their responsibilities to implement IMO instruments to which they are parties and do their utmost to try to use their own means and resources prior to asking IMO for assistance.

2.12 Most delegations were of the view that the audit team should include members from developing countries and that training of auditors as part of the capacity-building process through technical co-operation should begin as soon as possible.

2.13 One delegation pointed out that the ICAO IFFAS was complex and IMO would probably need specialized expertise to prepare a study on the feasibility of establishing a similar system to meet the requirements and special characteristics of the maritime sector. The Director of TCD informed the Committee that the Secretariat was prepared to consult with ICAO and, if necessary, retain this specialized expertise using resources available from the TC Fund. However, it was noted that the need for such a study was not immediate but, nevertheless, basic research could begin in due course.

2.14 The Committee endorsed the proposal to participate in the Joint MSC/MEPC/TCC Working Group to consider further the voluntary Model Audit Scheme, which will meet at MSC 77 (28 May to 6 June 2003), prior to the next TCC meeting. Delegations who participate in TCC were urged to participate in this joint meeting.

2.15 The Committee reviewed the draft terms of reference for the proposed MSC/MEPC/TCC Working Group (C 89/WP.1/Rev.1) and agreed that paragraph 2 adequately covered the need to include in the work plan technical co-operation activities and capacity-building. The Committee also noted that paragraphs 1.1.3 through to 1.1.5 covering the training and qualification requirements of the auditors; resource requirement and consequences; and the selection procedure for auditors; and possibly paragraph 1.1.2 related to the establishment of a dedicated body of technical experts, were issues which should be of particular concern to the Committee.

2.16 The Chairman recalled that the TCC had been requested to address the capacity-building issues related to the introduction of the voluntary Audit Scheme. The details of the Scheme were of course not yet known, however, a number of issues had already been identified. For example, the need to ensure the participation of experts from developing countries in the audit process and, in this connection, the need to provide arrangements for training of auditors, perhaps through WMU.

2.17 There was also a consensus that it would be useful for the Secretariat to identify the need for additional arrangements and resources to ensure the timely provision of technical assistance to developing countries following the results of an audit. In addition, as referred to above, the Secretariat was requested to examine the feasibility of establishing a financial facility similar to that established by ICAO for financing technical assistance projects aimed at assisting developing countries in dealing with deficiencies identified through the Audit Scheme.

OUTCOME OF MSC 76 (document MSC 76/23, paragraphs 9.16 to 9.25)

General

9.16 The Committee noted that the Council, at its eighty-eighth session, had approved, in principle, the concept for an IMO Model Audit Scheme to be implemented on a voluntary basis and had requested the Committee to undertake, during this session, specific tasks, as indicated in document MSC 76/9/1, if this would be possible without disrupting its work schedule and noted further that C 89 had reiterated the above decision, with necessary adjustments, to reflect developments since C 88 (see also paragraph 9.17).

9.17 Noting (MSC 76/9/1/Add.1) that, as requested, the Secretary-General, having studied the ICAO Model Audit Scheme, had advised the Council, at its eighty-ninth session, on aspects of ICAO's scheme which might be taken into account in developing the IMO Scheme and that C 89 (MSC 76/2/Add.1) had also requested:

.1 MSC 77 to consider how the details of an IMO Model Audit Scheme could be developed and advise C 90 on those safety- and security-related areas that the Committee might consider should be covered by the Scheme; and submit a progress report (based on the outcome of the work of the Joint MSC/MEPC/TCC Working Group, which should be instructed to take into account the proposals in all the documents thus far submitted, including the Secretary-General's proposals in document C 89/13/Add.1 and any other submissions received by the deadline for the submission of documents to MSC 77) to C 90, for its consideration, and to convey any instructions and/or requests on the issue to MEPC 49; and

.2 TC 53 and MEPC 49 to consider the matter further, each from its own perspective, and prepare a report elaborating on the requests of C 90 for submission to the twenty-second extraordinary session of the Council in November 2003, for the latter to decide on appropriate action to move the issue forward,

the Committee took decisions on the specific tasks requested of it as indicated in the ensuing paragraphs.

Development of the details of an IMO Model Audit Scheme

9.18 The Committee considered submissions by Belize (MSC 76/9/3), India (MSC 76/9/5) and Australia, Canada, Denmark, Japan, the Republic of Korea, the Marshall Islands, the Netherlands, Norway, Singapore, Spain, Sweden and the United Kingdom (MSC 76/9/6), which had also been considered by the MEPC (MEPC 48/10/6, MEPC 48/10/7 and MEPC 48/10/5), as well as submissions by Vanuatu (MSC 76/9/7) and Denmark (the relevant part of document MSC 76/15/1).

9.19 The Committee noted that in the submissions received the idea of an IMO Model Audit Scheme had been supported and proposals had been made on new elements based on the extended use of the Self-Assessment Forms (SAFs), reference had been made to ISO 9002 QA Certification and the involvement of the FSI Sub-Committee in the implementation of the Scheme had been suggested.

9.20 The Committee also noted that MEPC 48 had expressed preference for the proposal in document MEPC 48/10/5 calling for the development of an IMO Model Audit Scheme to be implemented on a voluntary basis, as it had been approved, in principle, by C 88 (which was similar to the proposal in document MSC 76/9/6), whilst recognizing that there were elements in documents MEPC 48/10/6 (Belize) and MEPC 48/10/7 (India), which should also be explored. It further noted that MEPC 48 had agreed that, whatever approach was taken, it should not incur any costs to IMO and that there would be a need to take into account, in any further work on the Scheme, the concerns expressed by the delegation of the Bahamas (MSC 76/9/8, paragraph 28), which had identified three examples of problems which might arise.

9.21 The Committee further noted (MSC 76/9/1 (Denmark)) information on a Quality Shipping Conference, which had been organized in Copenhagen in July 2002 (see also paragraph 15.2).

9.22 Following the above, the Committee, taking into account MEPC 48's decision on preferred Scheme, agreed that document MSC 76/9/6 provided a good basis for the development of the proposed IMO Model Audit Scheme to be implemented on a voluntary basis.

Safety- and security-critical areas to be covered by the Scheme

9.23 The Committee discussed those safety- and security-critical areas to be covered by the Scheme, taking into account annex 2 to document MSC 76/9/6 and, having noted that MEPC 48 had agreed that a similar annex to document MEPC 48/10/5 on environmental issues should be taken into account during the work of the joint working group proposed to be established at MSC 77 (see also paragraph 9.25), as well as the specific comment that consideration should be given to the possible consequences of non-conformities which could be identified during audits relating to the STCW Convention, as amended and the so-called 'White list', established a drafting group to prepare a consolidated text of those safety- and security-critical areas, which should be covered by the Scheme, taking into account the documents referred to above and comments and decisions made in plenary.

9.24 Having considered the report of the drafting group (MSC 76/WP.9), the Committee approved those safety- and security-critical areas for the proposed voluntary IMO Model Audit Scheme, which should be considered by the joint working group as follows:

.1 Member State duties arising under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, are an obvious choice for inclusion within the scope of the proposed voluntary IMO Model Audit Scheme. The following instruments should also be included:

.1 the International Convention on Load Lines (LL), 1966, as amended;

.2 the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended;

.3 the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972, as amended;

.4 the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, (TONNAGE), 1969; and

.5 the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982;

.2 consideration should be given to the inclusion in the Scheme of responsibilities of Member States with respect to maritime security based on measures adopted by the 2002 SOLAS Contracting Governments Conference on Maritime Security; and

.3 in addition, development of the proposed Scheme should also take account of ongoing work within the FSI Sub-Committee relating to the Self-Assessment Forms and proposed amendments to resolution A.847(20) on Guidelines to assist flag States in the implementation of IMO instruments,

and, whilst commending document MSC 76/9/6 (except annex 2 thereto) for full and further study, it also recommended that paragraph 2.3 of document MSC 76/9/3 and paragraph 9 of document MSC 76/9/7 should be taken into account, albeit that the full content of these documents should be further analysed by the joint working group.

Establishment of a joint working group to meet at MSC 77

9.25 The Committee, having considered (as requested by C 88 and reiterated by C 89) that it would be desirable that a joint working group of the Committee, the MEPC and the Technical Co-operation Committee be established to meet at MSC 77 to consider the proposed IMO Model Audit Scheme further and, noting that the MEPC and the TCC had endorsed the proposal, agreed to the establishment of the Joint MSC/MEPC/TCC Working Group on Voluntary IMO Model Audit Scheme to meet at MSC 77 to progress the matter in accordance with the terms of reference agreed by the Council, set out in annex 8, attaching also the attendant extracts of the reports of MEPC 48, TC 52 and MSC 76.

***

ANNEX 9

CRITERIA FOR ASSIGNING CARRIAGE REQUIREMENTS FROM PRODUCTS SUBJECT TO THE IBC CODE*

1 Introduction

1.1 The following criteria are guidelines for the determination of Pollution Classification and assignment of appropriate carriage requirements for bulk liquid cargoes being considered as candidates for entry into the IBC Code or annexes 1, 3 or 4 of MEPC.2/Circs.

1.2 In developing such criteria, every effort has been made to follow the criteria and cut off points developed under the Global Harmonized System (GHS).

1.3 Although the criteria are intended to be closely defined in order to establish a uniform approach, it must be emphasized that these are guidelines only and, where human experience or other factors indicates the need for alternative arrangements, these should always be taken into account. Where deviations from the criteria have been recognized, they should be properly recorded with justifications.

2 Contents

2.1 This annex contains the following sections and appendices:

.1 minimum safety and pollution criteria for bulk liquid cargoes subject to chapter 17 of the IBC Code;

.2 criteria used to assign the minimum carriage requirements for products, which meet the safety or pollution criteria to make them subject to chapter 17 of the IBC Code;

.3 special requirements in chapter 15 of the IBC Code to be included in column o of chapter 17 of the IBC Code;

.4 special requirements in chapter 16 of the IBC Code to be included in column o of chapter 17 of the IBC Code;

.5 special requirements in chapter 16A of the IBC Code to be included in column o of chapter 17 of the IBC Code;

.6 definitions of properties used within this annex;

* Intended to replace the criteria for hazard evaluation of bulk chemicals approved by MSC 42 and MEPC 21, as contained on pages 191 to 200 of the 1998 English edition of the IBC Code, after adoption of the revised MARPOL Annex II.

.7 BLG Product Data Reporting Form (appendix 1)*; and

.8 Guidelines for completing the BLG Product Data Reporting Form (appendix 2)*.

3 Minimum safety and pollution criteria for bulk liquid cargoes subject to chapter 17 of the IBC Code

3.1 Bulk liquid cargoes are deemed to be hazardous and subject to chapter 17 of the IBC Code if they meet one or more of the following criteria:

.1 inhalation $LC_{50} \leq 20$ mg/l/4h (see definitions in paragraph 8.1.1);

.2 dermal $LD_{50} \leq 2000$ mg/kg (see definitions in paragraph 8.1.2);

.3 oral $LD_{50} \leq 2000$ mg/kg (see definitions in paragraph 8.1.3);

.4 toxic to mammals by prolonged exposure (see definitions in paragraph 8.2);

.5 cause skin sensitization (see definitions in paragraph 8.3);

.6 cause respiratory sensitization (see definitions in paragraph 8.4);

.7 corrosive to skin (see definitions in paragraph 8.5);

.8 have a Water Reactive Index (WRI) of ≥ 1 (see definitions in paragraph 8.6);

.9 require inertion, inhibition, stabilization, temperature control or tank environmental control in order to prevent a hazardous reaction (see definitions in paragraph 8.10);

.10.1 flash point <23°C;

.10.2 have an explosive/flammability range (expressed as a percentage by volume in air) of $\geq 20\%$;

.11 autoignition temperature of ≤ 200°C; and

.12 classified as pollution category [A, B or C][X or Y].**

---

* to be developed.

** Subject to consideration by MEPC 49 on the pollution category system incorporated in the revised MARPOL Annex II.

4 Criteria used to assign the minimum carriage requirements for products which meet the minimum safety or pollution criteria to make them subject to chapter 17 of the IBC Code.

4.1 Column a - Proper shipping name

4.1.1 The IUPAC name should be used as far as possible but, where this is unnecessarily complex, then a technically correct and unambiguous alternative chemical name may be used.

4.2 Column b – UN Number (to be transferred to the index)

4.2.1 The number relating to each product shown in the recommendations proposed by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods. UN numbers, where available, are given for information only.

4.3 Column c - Pollution category

4.3.1 Column c identifies the pollution category assigned to each product under MARPOL Annex II.

4.4 Column d - Hazards

4.4.1 An *S* is assigned to column d if any of the safety criteria described in paragraphs 3.1.1 to 3.1.11 are met.

4.4.2 A *P* is assigned to column d if the product is classified as pollution category [A, B or C][X or Y], as referred to in paragraph 2.1.12.

4.5 Column e - Ship type

4.5.1 The ship type is assigned according to the following criteria:

Ship Type 1:

Inhalation LC_{50} $\leq$0.5 mg/l/4h; and/or
Dermal LD_{50} $\leq$50 mg/kg; and/or
Oral LD_{50} $\leq$ 5 mg/kg; and/or
Autoignition temperature $\leq$65°C; and/or
Explosive range $\geq$50% v/v in air and the flash point <23°C; and/or
Pollution criteria defined on the basis of the revised GESAMP Hazard Profile.

Ship Type 2:

Inhalation LC_{50} >0.5mg/l/4h - $\leq$2mg/l/4h; and/or
Dermal LD_{50} >50mg/kg - $\leq$ 1000 mg/kg; and/or
Oral LD_{50} >5mg/kg - $\leq$ 300 mg/kg; and/or
WRI=2;
Autoignition temperature $\leq$200°C; and/or
Explosive range $\geq$40% v/v in air and the flash point <23°C; and/or
Pollution criteria defined on the basis of the revised GESAMP Hazard Profile.

Ship Type 3:

Any of the minimum safety or pollution criteria for bulk liquid cargoes subject to chapter 17 or the IBC Code not meeting the requirements for ship types 1 or 2.

4.6 Column f - Tank type

4.6.1 The tank type is assigned according to the following criteria:

Tank type 1G: Inhalation $LC_{50} \leq 0.5$ mg/l/4h; and/or
Dermal $LD_{50} \leq 200$ mg/kg); and/or
Autoignition temperature $\leq 65°C$; and/or
Explosive range $\geq 40\%$ v/v in air and the flash point <23°C; and/or
WRI=2

Tank type 2G: Any of the minimum safety or pollution criteria for bulk liquid cargoes subject to chapter 17 or the IBC Code not meeting the requirements for tank type 1G.

4.7 Column g - Tank vents

4.7.1 The tank venting arrangements are assigned according to the following criteria:

Controlled: Inhalation $LC_{50} \leq 10$ mg/l/4h; and/or
Toxic to mammals by prolonged exposure; and/or
Respiratory sensitizer; and/or
Special carriage control needed; and/or
Flash point $\leq 60^{o}C$
Corrosive to skin($\leq$ 4 h exposure)

Open: Any of the minimum safety or pollution criteria for bulk liquid cargoes subject to chapter 17 or the IBC Code not meeting the requirements for Controlled Tank Vents.

4.8 Column h - Tank environmental control

4.8.1 The Tank environmental control conditions are assigned according to the following criteria:

Inert: Autoignition temperature $\leq 200^{o}C$; and/or
Reacts with air to cause a hazard; and/or
Explosive range $\geq 40\%$ and the flash point <23°C.

Dry: WRI$\geq$1

Pad: Only applies to specific products identified on a case by case basis.

Vent: Only applies to specific products identified on a case by case basis.

4.9 Column i - Electrical equipment

4.9.1 If the flash point of the product is ≤ 60°C or the product is heated to within 15°C of its flash point then the electrical equipment required are assigned according to the following criteria, else '-' is assigned:

.1 Column i' - Temperature class:

T1 Autoignition temperature ≥ 450°C
T2 Autoignition temperature ≥ 300°C but < 450°C
T3 Autoignition temperature ≥ 200°C but < 300°C
T4 Autoignition temperature ≥ 135°C but < 200°C
T5 Autoignition temperature ≥ 100°C but < 135°C
T6 Autoignition temperature ≥ 85°C but < 100°C

.2 Column i'' - Apparatus group:

Apparatus group	MESG at 20°C (mm)	MIC ratio product/methane
IIA	≥0.9	>0.8
IIB	>0.5 to <0.9	≥0.45 to ≤0.8
IIC	≤0.5	<0.45

.2.1 The tests should be carried out in accordance with the procedures described in IEC 79-1A and IEC 79-3.

.2.2 For gases and vapours it is sufficient to make only one determination of either MESG or MIC provided that:

for Group IIA: the MESG > 0.9 mm or the MIC ratio >0.9.
for Group IIB: the MESG is ≥0.55 mm and ≥0.9 mm; or the MIC ratio is ≥0.5 and ≥0.8.
for Group IIC: the MESG is < 0.5 mm or the MIC ratio is <0.45.

.2.3 It is necessary to determine both the MESG and the MIC ratio when:

.1 The MIC ratio determination only has been made, and the ratio is between 0.8 and 0.9, when an MESG determination will be required;

.2 The MIC ratio determination only has been made, and the ratio is between 0.45 and 0.5, when an MESG determination will be required; or

.3 The MESG only has been found, and is between 0.5 mm and 0.55 mm, when an MIC ratio determination will be required.

.3	**Column I''' Flash point:**	> 60°C	:Yes
		≤60°C	:No
		Non-flammable	:NF

4.10 Column j - Gauging

4.10.1 The type of gauging equipment permitted is assigned according to the following criteria:

Closed : Inhalation $LC_{50} \leq 2$ mg/kg; and/or
Dermal $LD_{50} \leq 1000$ mg/kg; and/or
Toxic to mammals by prolonged exposure; and/or
Respiratory sensitizer; and/or
Corrosive to skin (≤ 3 min exposure).

Restricted: Inhalation LC_{50} >2 - ≤ 10 mg/l/4h; and/or
Special carriage control indicates Inerting required; and/or
Corrosive to skin (>3min - ≤1 h exposure); and/or
Flash point ≤60°C.

Open : Any of the minimum safety or pollution criteria for bulk liquid cargoes subject to chapter 17 or the IBC Code not meeting the requirements for closed or restricted gauging.

4.11 Column k - Vapour detection

4.11.1 The type of vapour detection equipment required is determined by the following criteria:

Toxic(T) : Inhalation $LC_{50} \leq 10$ mg/l/4 h, and/or
Respiratory sensitizer; and/or
Toxic by prolonged exposure.

Flammable(F) : Flash point ≤60°C

4.12 Column l - Fire protection equipment

4.12.1 The appropriate fire fighting media are defined as being appropriate according to the following criteria related to the properties of the product:

Solubility >10% (>100000 mg/l)	:	A	Alcohol-resistant foam.
Solubility <10% (<100000 mg/l)	:	A	Alcohol-resistant foam; and/or
	:	B	Regular foam.
WRI = 0	:	C	Water spray (generally used as a coolant and can be used under .1 and .2 providing that the WRI=0).
WRI ≥1	:	D	Dry powder

Note: all appropriate media will be listed.

4.13 Column n - Personnel safety equipment for emergencies

4.13.1 The requirement to have personnel safety equipment for emergencies on board is identified by 'Yes' in column o according to the following criteria:

Inhalation $LC_{50} \leq 2$ mg/l/4 h; and/or
Respiratory sensitizer; and/or
Corrosive to skin ($\leq$ 3 min exposure); and/or
WRI=2.

5 Special requirements in chapters 15 to be included in column o

5.1 The assignment of special requirements in column o should normally follow clear criteria based on the data supplied in the reporting form. Where it is considered appropriate to deviate from such criteria, this should be clearly documented in such a way that it can easily be retrieved on demand.

5.2 The criteria for making reference to the special requirements identified in chapters 15, 16 and 16A are defined below with comments where relevant.

5.3 Paragraphs 15.1 to 15.10

5.3.1 Paragraphs 15.1 to 15.10 identify specific products by name with special carriage requirements that cannot be easily accommodated in any other way.

5.4 Paragraph 15.11 - Acids

5.4.1 Paragraph 15.11 applies to ALL acids unless they:

are organic acids - when only paragraphs 15.11.2 - 15.11.4 and paragraphs 15.11.6 - 15.11.8 apply; or
do not evolve hydrogen - when paragraph 15.11.5 need not apply.

5.5 Paragraph 15.12 - Toxic products

5.5.1 All of paragraph 15.12 is added to column o according to the following criteria:

Inhalation $LC_{50} \leq 2$ mg/l/4 hr; and/or
the product is a Respiratory Sensitizer; and/or
the product is Toxic to mammals by prolonged exposure.

5.5.2 Paragraph 15.12.3 is added to column o according to the following criteria:

Inhalation $LC_{50} > 2$ - ≤ 10 mg/l/4 hr; and/or
Dermal $LD_{50} \leq 1000$ mg/kg; and/or
Oral $LD_{50} \leq 300$ mg/kg.

5.5.3 Paragraph 15.12.4 is added to column o according to the following criterion:

inhalation $LC_{50} > 2$ - ≤ 10 mg/l/4 h.

5.6 Paragraph 15.13 - Cargoes protected by additives

5.6.1 The requirement to assign paragraph 15.13 to column o is based on the information related to the products tendency to polymerise, decompose, oxidise or undergo other chemical changes which may cause a hazard under normal carriage conditions and which would be prevented by the addition of appropriate additives.

5.7 Paragraph 15.14 - Cargoes with a vapour pressure greater than atmospheric at 37.8°C

5.7.1 The requirement to assign paragraph 15.14 to column o is based on the following criterion:

Boiling point $\leq 37.8^{o}C$

5.8 Paragraph 15.16 - Prevention of cargo contamination

5.8.1 Paragraph 15.16.1 is deleted.

5.8.1 Paragraph 15.16.2 is added to column o according to the following criterion:

WRI$\geq$1

5.9 Paragraph 15.17 - Increased ventilation requirements

5.9.1 Paragraph 15.17 shall be added to column o according to the following criteria:

Inhalation LC_{50} >0.5 - $\leq$2 mg/l/4 hrs; and/or
Respiratory sensitizer; and/or
Toxic to mammals by prolonged exposure; and/or
Corrosive to skin ($\leq$1 h exposure time).

5.10 Paragraph 15.18 - Special cargo pump-room requirements

5.10.1 Paragraph 15.18 shall be added to column o according to the following criterion:

Inhalation LC_{50} $\leq$0.5 mg/l/4 h

5.11 Paragraph 15.19 - Overflow Control

5.11.1 Paragraph 15.19 shall be added to column o according to the following criteria:

Inhalation LC_{50} $\leq$2 mg/l/4 h; and/or
Dermal LD_{50} $\leq$1000 mg/kg; and/or
Oral LD_{50} $\leq$ 300 mg/kg; and/or
Respiratory sensitizer; and/or
Corrosive to skin ($\leq$ 3 min exposure); and/or
Autoignition temperature $\leq 200^{o}C$; and/or
Explosive range $\geq$40% v/v in air and flash point <23°C; and/or
Classified as ship type 1 on Pollution grounds.

5.11.2 Only paragraph 15.19.6 shall apply if the product has any of the following properties:

Inhalation LC_{50} >2 mg/l/4h - ≤10 mg/l/4 h; and/or
Dermal LD_{50} > 1000mg/kg - ≤ 2000 mg/kg; and/or
Oral LD_{5o} > 300 mg/kg - ≤ 2000 mg/kg; and/or
Skin sensitizer; and/or
Corrosive to skin (> 3 min - ≤1hr exposure); and/or
Flash point ≤60°C; and/or
Classified as ship type 2 on pollution grounds; and/or
[Pollution category A or B;] and/or
[Pollution category C with flash point ≤ 60°C.]

5.12 Paragraph 15.21

15.12.1 Paragraph 15.21 is added to column o according to the heat sensitivity of the product. This requirement related to pumps in cargo pump rooms only.

6 Special requirements in chapters 16 to be included in column o

6.1 Paragraphs 16.1 to 16.2.5 and 16.3 to 16.5

6.1.1 These apply to all cargoes and so are not referenced specifically in column o.

6.2 Paragraph 16.2.6

6.2.1 Paragraph 16.2.6 is added to column o for products which meet the following criterion:

Pollution category B and viscosity ≥25 mPa.s at 20°C.

6.3 Paragraph 16.2.7

6.3.1 Paragraph 16.2.7 is only added to column o for products which meet the following criterion:

Pollution category C and viscosity ≥60 mPa.s at 20°C.

6.4 Paragraph 16.2.8

6.4.1 The value of this paragraph must be in doubt as it should be assumed that all cargoes may be unloaded within a special area.

6.5 Paragraph 16.2.9

6.5.1 Paragraph 16.2.9 is added to column o for products which meet the following criterion:

Melting point ≥0°C.

6.6 Paragraph 16.6

6.6.1 Paragraphs 16.6.2 to 16.6.4 are added to column o for products which are identified as requiring temperature control during carriage.

6.6.2 Avoidance of cargo heating to prevent a hazardous reaction is a general operational requirement and not a special one that needs to be described in chapter 15 (Special Requirements) and should also be achieved by proper segregation (reference: chapter 3 of the IBC Code). Therefore, the essence of paragraph 16.16.1 should be incorporated in chapter 3.

7 Special requirements in chapters 16A to be included in column o

7.1 Paragraph 16A.2.2

7.7.1 Paragraph 16A.2.2 applies for products which meet the following criterion:

Melting point >15°C.

8 Definitions

8.1 Acute mammalian toxicity

8.1.1 Acutely toxic by inhalation

Inhalation toxicity (LC_{50})	
Hazard level	**mg/l/4 h**
High	≤0.5
Moderately high	>0.5 - ≤2
Moderate	>2 - ≤10
Slight	>10 - ≤20
Negligible	>20

Note: All inhalation toxicity data are assumed to be associated with vapours and not mists or sprays, unless indicated otherwise.

8.1.2 Acutely toxic in contact with skin

Dermal toxicity (LD_{50})	
Hazard Level	**mg/kg**
High	≤50
Moderately high	>50 - ≤200
Moderate	>200 - ≤1000
Slight	>1000 - ≤2000
Negligible	>2000

8.1.3 Acutely toxic if swallowed

Oral toxicity (LD_{50})	
Hazard Level	**mg/kg**
High	≤5
Moderately High	>5 - ≤50
Moderate	>50 - ≤300
Slight	>300 - ≤2000
Negligible	>2000

8.2 Toxic to mammals by prolonged exposure

8.2.1 A product is classified as *toxic by prolonged exposure* if it meets any of the following criteria: it is known to be, or suspected of being a carcinogen, mutagen or reprotoxic; or exposure below the lethal dose is known to cause specific organ oriented systemic toxicity (TOST) or other related effects.

8.2.2 Such effects may be identified from the GESAMP Hazard Profile of the product or other recognized sources of such information.

8.3 Skin sensitization

8.3.1 A product is classified as a *skin sensitizer*:

.1 if there is evidence in humans that the substance can induce sensitization by skin contact in a substantial number of persons; or

.2 where there are positive results from an appropriate animal test.

8.3.2 When an adjuvant type test method for skin sensitization is used, a response of at least 30% of the animals is considered as positive. For a non-adjuvant test method a response of at least 15% of the animals is considered positive.

8.3.3 When a positive result is obtained from the Mouse Ear Swelling Test (MEST) or the Local Lymph Node Assay (LLNA), this may be sufficient to classify the product as a skin sensitizer.

8.4 Respiratory sensitization

8.4.1 A product is classified as a *respiratory sensitizer*:

.1 if there is evidence in humans that the substance can induce specific respiratory hypersensitivity; and/or

.2 where there are positive results from an appropriate animal test, and/or

.3 where the product is identified as a skin sensitizer and there is no evidence to show that it is not a respiratory sensitizer.

8.5 Corrosive to skin

Hazard level	**Exposure time to cause full thickness necrosis of skin**	Observation time
Severely corrosive to skin	≤ 3 min	≤1 h
Highly corrosive to skin	> 3 min - ≤ 1 h	≤14 days
Moderately corrosive to skin	> 1 h - ≤4 h	≤14 days

Note: Products that are corrosive to skin are, for the purpose of assigning relevant carriage requirements, deemed to be corrosive by inhalation

8.6 Water reactive substances

8.6.1 These are classified into three groups as follows:

Water reactive index (WRI)	Definition
2	Any chemical which, in contact with water, may produce a toxic, flammable or corrosive gas or aerosol
1	Any chemical which, in contact with water, may generate heat or produce a non-toxic, non-flammable or non corrosive gas.
0	Any chemical which, in contact with water, would not undergo a reaction to justify a value of 1 or 2.

8.7 Air reactive substances

8.7.1 Air reactive substances are products which react with air to cause a potentially hazardous situation e.g. the formation of peroxides which may cause an explosive reaction.

8.8 Electrical apparatus - Temperature class (for products which either have a flashpoint of $\leq 60^{o}$C or are heated to within 15°C of their flashpoint)

8.8.1 The temperature class is defined by the International Electrotechnical Commission (IEC) as:

> *"The highest temperature attained under practical conditions of operation within the rating of the apparatus (and recognized overloads, if any, associated therewith) by any part of any surface, the exposure of which to an explosive atmosphere may involve a risk."*

8.8.2 The temperature class of the electrical apparatus is assigned by selecting the maximum surface temperature which is closest to, but less than, the product's autoignition temperature (see paragraph 4.9.1.1).

8.9 Electrical apparatus - Apparatus group (for products with a flashpoint of $\leq 60^{o}$C)

8.9.1 This refers to intrinsically safe and associated electrical apparatus for explosive gas atmospheres which the IEC divide into the following groups:

Group I: for mines susceptible to firedamp (not used by IMO); and
Group II: for applications in other industries - further sub-divided according to its Maximum Experimental Safe Gap (MESG) and/or the Minimum Igniting Current (MIC) of the gas/vapour into groups IIA, IIB and IIC.

8.9.2 This property cannot be determined from other data associated with the product; it has to be either measured or assigned by assimilation with related products in an homologous series (see paragraph 4.9.2.2).

8.10 Special carriage control conditions

8.10.1 Special carriage control conditions refer to specific measures that need to be taken in order to either prevent a hazardous reaction. They include:

Inhibition: the addition of a compound (usually organic) that retards or stops an undesired chemical reaction such as corrosion, oxidation or polymerisation;

Stabilization: the addition of a substance (stabilizer) that tends to keep a compound, mixture or solution from changing its form or chemical nature. Such stabilizers may retard a reaction rate, preserve a chemical equilibrium, act as antioxidants, keep pigments and other components in emulsion form or prevent the particles in colloidal suspension from precipitating;

Inertion: the addition of a gas (usually nitrogen) in the ullage space of a tank that prevents the formation of a flammable cargo/air mixture;

Temperature control: the maintenance of a specific temperature range for the cargo in order to prevent a hazardous reaction or to keep the viscosity low enough to allow the product to be pumped; and

Padding and venting: only applies to specific products identified on a case by case basis.

8.11 Flammable cargoes

8.11.1 A cargo is defined as flammable according to the following criteria:

IBC Code descriptor	Flash point (degrees centigrade)
Highly flammable	< 23
Flammable	≤ 60 but ≥ 23

8.11.2 Note: The flash point of mixtures and aqueous solution needs to be measured unless all of the components are non-flammable.

8.11.3 Note: The carriage of bulk liquid cargoes which have a flash point of ≤60°C are subject to the regulations in SOLAS chapter II-2, Part D.

***

ANNEX 10

NEW AND AMENDED TRAFFIC SEPARATION SCHEMES AND ASSOCIATED ROUTEING MEASURES

NEW TRAFFIC SEPARATION SCHEMES IN THE SOUTHERN RED SEA – EAST OF JABAL ZUQUAR ISLAND AND WEST AND SOUTH OF HANISH AL KUBRA ISLAND

(Reference charts: British Admiralty Charts Nos: 452 and 453
Note: These charts are based on World Geodetic System 1984 Datum (WGS 84))

The new traffic separation scheme east of Jabal Zuqar will consist of:

Two traffic lanes and one traffic separation zone between them.

The direction of navigation will be:

- a southbound traffic lane, 140°(T) as far as the turning line abeam of the 18.3 m shoal, thence 166°(T) to the southern limit of the scheme.

- a northbound traffic lane, 346°(T) as far as the turning line abeam of the 18.3m shoal, thence 320°(T) to the northern limit of the scheme.

Description of the new traffic separation scheme east of Jabal Zuqar Island

(a) A separation zone bounded by a line connecting the following geographical positions:

(1)	14° 07'.28 N	042° 45'.96 E
(2)	14° 02'.76 N	042° 49'.85 E
(3)	13° 58'.21 N	042° 51'.00 E
(4)	13° 58'.55 N	042° 52'.30 E
(5)	14° 03'.76 N	042° 51'.00 E
(6)	14° 08'.27 N	042° 47'.10 E

(b) A traffic lane for southbound traffic between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

(7)	14° 06'.49 N	042° 44'.98 E
(8)	14° 01'.93 N	042° 48'.94 E
(9)	13° 57'.97 N	042° 49'.95 E

(c) A traffic lane for northbound traffic between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

(10)	14° 09'.40 N	042° 48'.42 E
(11)	14° 04'.88 N	042° 52'.35 E
(12)	13° 58'.94 N	042° 53'.83 E

The new traffic separation scheme west and south of Hanish al Kubra will consist of:

Two traffic lanes and one traffic separation zone between them.

The direction of navigation will be:

- a southbound traffic lane, 154°(T) as far as the turning line between the Three Foot Rock and the Haycock islands, thence 123°(T) to the eastern limit of the scheme.

- a northbound traffic lane, 309°(T) as far as the turning line between the Three Foot Rock and the Haycock islands, thence 333°(T) to the northern limit of the scheme.

Description of the new traffic separation scheme west and south of Hanish al Kubra Island

(a) A separation zone bounded by a line connecting the following geographical positions:

(1)	13° 38'.33 N	042° 31'.78 E
(2)	13° 30'.95 N	042° 35'.60 E
(3)	13° 26'.61 N	042° 42'.18 E
(4)	13° 29'.12 N	042° 44'.22 E
(5)	13° 33'.20 N	042° 39'.08 E
(6)	13° 40'.15 N	042° 35'.50 E

(b) A traffic lane for southbound traffic between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

(7)	13° 37'.40 N	042° 29'.93 E
(8)	13° 29'.82 N	042° 33'.88 E
(9)	13° 25'.22 N	042° 41'.05 E

(c) A traffic lane for northbound traffic between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

(10)	13° 40'.82 N	042° 36'.90 E
(11)	13° 34'.06 N	042° 40'.38 E
(12)	13° 30'.25 N	042° 45'.18 E

NEW TRAFFIC SEPARATION SCHEME OFF CAPE LA NAO

(Reference chart: Spanish Hydrographic Institute 47, May 1995 2nd edition.
Note: This chart is based on European Datum.)

Description of the new traffic separation scheme Off Cape La Nao

(a) Northbound traffic separation line bounded by a line connecting the following geographical positions:

(1)	38°41′.40 N	000°28′.80 E
(2)	38°37′.70 N	000°26′.00 E

(b) Intermediate traffic separation zone bounded by a line connecting the following geographical positions:

(3)	38°37′.90 N	000°23′.10 E
(4)	38°42′.20 N	000°26′.80 E
(5)	38°43′.00 N	000°25′.00 E
(6)	38°37′.90 N	000°20′.60 E

(c) Associated inshore navigation zone established between the coast and a line passing through the following geographical positions:

(7)	38°37′.90 N	000°13′.50 E
(8)	38°41′.00 N	000°20′.20 E
(9)	38°44′.00 N	000°22′.60 E

and the connection of point No. 7 with the Ifach Headland
and the connection of point No. 9 with the Cape San Antonio Lighthouse.

(d) A northbound traffic lane for north-eastbound shipping established between the separation zones described in (a) and (b). The main traffic direction is: 032° (T).

(e) A southbound traffic lane for south-westbound shipping established between the traffic separation zone described in (b) and the associated inshore navigation zone described in (c). The main traffic direction is: 212° (T).

NEW TRAFFIC SEPARATION SCHEME OFF CAPE PALOS

(Reference chart: Spanish Hydrographic Institute 47, May 1995 2nd edition.
Note: This chart is based on European Datum.)

Description of the new traffic separation scheme Off Cape Palos

(a) A separation line for northbound traffic delimited by a line connecting the following geographical positions:

(1)	37°34′.30 N	000°28′.70 W
(2)	37°32′.50 N	000°30′.00 W
(3)	37°31′.20 N	000°32′.30 W

(b) A separation zone delimited by a line joining the following geographical positions:

(4)	37°32´.00 N	000°33´.50 W
(5)	37°33´.50 N	000°31´.40 W
(6)	37°34´.85 N	000°30´.30 W
(7)	37°32´.80 N	000°31´.40 W
(8)	37°34´.40 N	000°32´.20 W
(9)	37°35´.20 N	000°34´.60 W

(c) An inshore traffic zone situated between the coast and a line which passes through the following geographical positions:

(10)	37°33´.75 N	000°35´.75 W
(11)	37°35´.00 N	000°33´.80 W
(12)	37°35´.70 N	000°33´.40 W

and a line which joins the geographical position (10) and Cape Agua
and a line which joins the geographical position (12) and Cape Roig.

(d) A northbound traffic lane leading north-east situated between the separation zones described in a) and b).

(e) A southbound traffic lane leading south-west situated between the separation zone described in b) and the inshore traffic zone described in c).

AMENDMENTS TO THE EXISTING TRAFFIC SEPARATION SCHEMES IN THE GULF OF FINLAND

Traffic separation scheme "Off Porkkala Lighthouse"

Reference chart:	FIN 902, 2000 edition.
Geodetic datum:	The national Finnish geodetic chart-coordinate system (KKJ)
WGS84 correction:	latitude correction -0,01' longitude correction is +0,19'.

Description of the amended traffic separation scheme

(a) A separation zone, one mile wide, is centred upon the following geographical positions:

(1)	59°43'.70 N	024°14'.00 E
(2)	59°44'.90 N	024°21'.40 E
(3)	59°45'.90 N	024°31'.00 E

(b) A traffic lane, one and a half miles wide, is established on each side of the separation zone.

(c) A precautionary area is established upon the following geographical positions:

(1)	59°43'.95 N	024°31'.80 E
(2)	59°46'.15 N	024°53'.50 E
(3)	59°50'.05 N	024°51'.90 E
(4)	59°47'.85 N	024°30'.20 E

(d) A separation zone, one mile wide, is centred upon the following geographical positions:

(1)	59°48'.10 N	024°52'.70 E
(2)	59°48'.80 N	025°00'.00 E

(e) A traffic lane, one and a half miles wide, is established on each side of the separation zone.

Traffic separation scheme "Off Hankoniemi Peninsula"

Reference chart: FIN 912, 1999 edition.
Geodetic datum: The national Finnish geodetic chart-coordinate system (KKJ)
WGS84 correction: latitude correction -0,01'
longitude correction is +0,20'.

Description of the amended traffic separation scheme

(c) A separation zone, two miles wide, is centred upon the following geographical positions:

(1)	59°24' 50 N	022°25'.00 E
(2)	59°28'.00 N	022°34'.00 E
(3)	59°30'.00 N	022°45'.00 E

(d) A traffic lane, four miles wide, is established on each side of the separation zone.

AMENDMENT TO THE TRAFFIC SEPARATION SCHEME IN THE BAY OF FUNDY AND APPROACHES

(Reference charts: Canadian Hydrographic Service L/C-4011, 1997 edition.
Note: This chart is based on North American 1983 Geodetic Datum, which is equivalent at this scale to North American 1927 Geodetic Datum.)

Description of the amended traffic separation scheme

The amended traffic separation scheme “In the Bay of Fundy and Approaches” consists of two parts. (Positions are in North American 1927 Geodetic Datum Co-ordinates).

Part I

(a) Three separation zones bounded by lines connecting the following geographical positions:

(i)	(1)	44°46'.40 N,	066°14'.39 W	(4)	44°11'.83 N,	066°49'.55 W
	(2)	44°31'.85 N,	066°19'.60 W	(5)	44°30'.70 N,	066°17'.20 W
	(3)	44°14'.95 N,	066°52'.70 W	(6)	44°45'.90 N,	066°11'.68 W

(ii)	(7)	44°48'.32 N,	066°13'.65 W	(9)	44°46'.88 N,	066°11'.30 W
	(8)	44°47'.33 N,	066°14'.00 W	(10)	44°47'.86 N,	066°10'.95 W;
and (iii)	(11)	45°02'.5 N,	066°08'.25 W	(13)	44°48'.80 N,	066°10'.58 W
	(12)	44°49'.3 N,	066°13'.30 W	(14)	45°02'.00 N,	066°05'.55 W

(b) A traffic lane for north-eastbound traffic is established between the separation zones and a line connecting the following geographical positions:

(15)	44°09'.50 N,	066°47'.05 W	(17)	45°01'.50 N,	066°02'.80 W
(16)	44°29'.60 N,	066°14'.75 W			

(c) A traffic lane for south-westbound traffic is established between the separation zones and lines connecting the following geographical positions:

(i)	(18)	45°03'.00 N,	066°11'.00 W	(19)	44°49'.80 N,	066°15'.98 W
and (ii)	(20)	44°46'.90 N,	066°17'.00 W	(22)	44°17'.35 N,	066°55'.17 W
	(21)	44°33'.00 N,	066°22'.00 W			

Part II

(d) A separation zone bounded by a line connecting the following geographical positions:

(23)	44°48'.60 N,	066°20'.72 W	(25)	44°48'.88 N,	066°16'.35 W
(24)	44°47'.90 N,	066°16'.70 W	(26)	44°49'.58 N,	066°20'.40 W

(e) A traffic lane for north-westbound traffic is established between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

(27)	44°49'.80 N,	066°15'.98 W	(28)	44°50'.58 N,	066°20'.05 W

(f) A traffic lane for south-eastbound traffic is established between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

(29)	44°47'.65 N,	066°21'.10 W	(30)	44°46'.90 N,	066°17'.00 W

AMENDMENTS TO THE EXISTING TRAFFIC SEPARATION SCHEME IN THE STRAIT OF BAB EL MANDEB

(Reference charts: British Admiralty charts Nos: 452 and 453
Note: These charts are based on World Geodetic System 1984 Datum (WGS 84).)

The amended traffic separation scheme in the Strait of Bab el Mandeb will consist of:

Two traffic lanes and one traffic separation zone between them.

The direction of navigation will be:

- a southbound traffic lane, 155°(T) as far as the turning line off Mayyun Island, thence 120°(T) to the eastern limit of the existing scheme.

- a northbound traffic lane, 300°(T) as far as the turning line off Mayyun Island, thence 335°(T) to the northern limit of the scheme.

Description of the amended traffic separation scheme in the Strait of Bab el Mandeb

(a) A separation zone bounded by a line connecting the following geographical positions:

(1)	13° 13'.07 N	043° 02'.87 E
(2)	12° 36'.82 N	043° 20'.22 E
(3)	12° 32'.53 N	043° 27'.79 E
(4)	12° 33'.37 N	043° 28'.30 E
(5)	12° 37'.50 N	043° 21'.00 E
(6)	13° 13'.83 N	043° 03'.60 E

(b) A traffic lane for southbound traffic between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

(7)	13° 11'.94 N	043° 01'.72 E
(8)	12° 35'.78 N	043° 18'.98 E
(9)	12° 31'.25 N	043° 27'.04 E

(c) A traffic lane for northbound traffic between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:

(10)	13° 15'.00 N	043° 04'.70 E
(11)	12° 38'.50 N	043° 22'.21 E
(12)	12° 34'.69 N	043° 29'.03 E

***

ANNEX 11

ROUTEING MEASURES OTHER THAN TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

RECOMMENDED ROUTES OFF THE MEDITERRANEAN COAST OF EGYPT

(Reference charts: Admiralty charts No 3400, 2681, 2573 and 2574
Note: These charts are based on World Geodetic System 1984 Datum (WGS 84))

Recommended routes:

Recommended route between SALLUM and MATROUH is defined by a line connecting the following geographical positions:

(1)	31° 40'. 60 N	025º 19'. 50 E
(2)	31º 51'. 40 N	025º 54'. 00 E
(3)	31º 32'. 50 N	027º 21'. 10 E

Recommended route between MATROUH and EL-ISKINDARIA is defined by a line connecting the following geographical positions:

(4)	31º 32'. 50 N	027º 21'. 10 E
(5)	31º 16'. 30 N	029º 35'. 20 E

Recommended route between EL-ISKINDARIA and EL-ARISH is defined by a line connecting the following geographical positions:

(6)	31º 12'. 90 N	029º 47'. 70 E
(7)	31º 39'. 10 N	030º 18'. 20 E
(8)	31º 45'. 00 N	031º 02'. 00 E
(9)	31º 46'. 80 N	032º 50'. 70 E
(10)	31º 28'. 30 N	033º 41'. 50 E
(11)	31º 12'. 00 N	033º 47'. 00 E

RECOMMENDED TRACKS AND A PRECAUTIONARY AREA FOR THE SOUTHERN RED SEA

(Reference charts: British Admiralty charts Nos: 452 and 453
Note: These charts are based on World Geodetic System 1984 Datum (WGS 84))

RECOMMENDED TRACKS BETWEEN JABAL ZUQAR AND THE PRECAUTIONARY AREA

The direction of navigation will be:

- a southbound traffic lane, 166°(T) from the southern limit of the traffic separation scheme east of Jabal Zuqar as far as the northern limit of the precautionary area lying north of the amended traffic scheme in the Strait of Bab el Mandeb.

- a northbound traffic lane, 346°(T) from the northern limit of the precautionary area lying north of the amended traffic scheme in the Strait of Bab el Mandeb to the southern limit of the traffic separation scheme east of Jabal Zuqar.

Description of the recommended tracks between the traffic separation schemes east of Jabal Zuqar and Bab el Mandeb:

(a) Northern limit, consisting of a line connecting the following geographical positions:

(9)	(East of Jabal Zuqar)	13° 57'.97 N	042° 49'.95 E
(12)	(East of Jabal Zuqar)	13° 58'.94 N	042° 53'.83 E

(b) Southern limit, consisting of a line connecting the following geographical positions:

(X)	(precautionary area)	13° 19'.52 N	043° 03'.60 E
(Y)	(precautionary area)	13° 18'.64 N	042° 59'.95 E

RECOMMENDED TRACKS BETWEEN HANISH AL KUBRA AND THE PRECAUTIONARY AREA

The direction of navigation will be:

- a southbound traffic lane, 123°(T) from the south eastern limit of the traffic separation scheme west and south of Hanish al Kubra as far as the north western limit of the precautionary area lying north of the amended traffic scheme through Bab el Mandeb.

- a northbound traffic lane, 309°(T) from the north western limit of the precautionary area lying north of the amended traffic scheme through Bab el Mandeb to the south eastern limit of the traffic separation scheme west and south of Hanish al Kubra.

Description of the recommended tracks between the traffic separation scheme west and south of Hanish al Kubra and the precautionary area:

(a) North western limit, consisting of a line connecting the following geographical positions:

(9)	(West and south of Hanish al Kubra)	13° 25'.22 N	042° 41'.05 E
(12)	(West and south of Hanish al Kubra)	13° 30'.25 N	042° 45'.18 E

(b) South eastern limit, consisting of a line connecting the following geographical positions:

(Y)	(precautionary area)	13° 18'.64 N	042° 59'.95 E
(Z)	(precautionary area)	13° 15'.00 N	042° 56'.96 E

PRECAUTIONARY AREA NORTH OF THE AMENDED TRAFFIC SEPARATION SCHEME IN THE STRAIT OF BAB EL MANDEB

A precautionary area is established by a line connecting the following geographical positions:

(10)	(North west of Bab el Mandeb)	13° 15'.00 N	043° 04'.70 E
(X)		13° 19'.52 N	043° 03'.60 E
(Y)		13° 18'.64 N	042° 59'.95 E
(Z)		13° 15'.00 N	042° 56'.96 E
(7)	(North west of Bab el Mandeb)	13° 11'.94 N	043° 01'.72 E

RECOMMENDATION ON NAVIGATION THROUGH THE GULF OF FINLAND

1 Use of ships' routeing system

1.1 The traffic separation schemes in the Gulf of Finland have been adopted by IMO and rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended applies. Subject to any factors that may adversely affect safe navigation, ships (especially oil and chemical tankers, ships carrying hazardous cargo and deep draught ships) proceeding from the Baltic Sea to the Gulf of Finland and vice versa are strongly recommended to use the traffic separation schemes in the Gulf of Finland.

1.2 Ships crossing the east-westerly flow of traffic between the traffic separation schemes should cross as nearly as practicable at right angles to the traffic flow. Ships leaving or joining the east-westerly flow of traffic between the traffic separation schemes should do it at as small an angle as practicable to the recommended directions of traffic flow.

2 Crossing traffic

In the ice-free season, there is heavy crossing traffic consisting mainly of high-speed craft between Helsinki and Tallinn. This increases the risk of collision in this area. Mariners are reminded that, when risk of collision is deemed to exist, the rules of the 1972 Collision Regulations fully apply and in particular the rules of part B, sections II and III, of which rules 15 and 19(d) are of specific relevance in a crossing situation.

3 Fishing and recreational sailing activities

Mariners should be aware that concentrations of recreational craft may be encountered between Porkkala, Helsinki and Tallinn in summer and should navigate with caution. Fishing vessels are reminded of the requirements of rule 10(i), and sailing vessels and all other vessels of less than 20 metres in length of the requirements of rule 10(j) of the 1972 Collision Regulations.

4 Pilotage

Under national laws pilotage is mandatory in territorial waters.

5 Defects affecting safety

Ships having defects affecting operational safety should take appropriate measures to overcome these defects before entering the Gulf of Finland.

***

ANNEX 12

RESOLUTION MSC.138(76)
(adopted on 5 December 2002)

RECOMMENDATION ON NAVIGATION THROUGH THE ENTRANCES TO THE BALTIC SEA

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO regulation V/10 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, concerning the adoption by the Organization of ships' routeing systems,

RECALLING FURTHER resolution A.858(20) which, *inter alia,* authorizes the Committee to perform the function of adopting routeing measures other than traffic separation systems on behalf of the Organization,

TAKING INTO ACCOUNT the General Provisions on Ships' Routeing adopted by the Organization by resolution A.572(14), as amended,

TAKING NOTE OF:

(a) resolution 5 on Intentional pollution of the sea and accidental spillages adopted by the International Conference on Marine Pollution, 1973;

(b) resolution A.159(ES.IV) - Recommendation on pilotage;

(c) SOLAS chapter V, regulation 19 on Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment;

(d) previous resolutions A.579(14) - Recommendation on use of pilotage services in the Sound and A.620(15) - Recommendation on navigation through the entrances to the Baltic Sea, which have been superseded by this resolution;

(e) the established routeing system (Route T) through the entrances to the Baltic Sea; and

(f) the established ship reporting system in the Great Belt Traffic (GBT) area,

BEING AWARE of the close relationship between safety of navigation and the prevention of pollution from ships,

NOTING that, at several places, the entrances to the Baltic Sea are difficult to navigate,

NOTING ALSO that, owing to the risk of grounding or collision and the strong sea current, the navigation of large ships through the entrances to the Baltic Sea constitutes a potential danger of pollution of the entrances and of the entire Baltic Sea area,

NOTING FURTHER that loaded oil and chemical tankers, gas carriers and ships carrying a cargo of irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes (INF-cargoes) constitute a potential danger of pollution of the entrances to the Baltic Sea and a potential hazard to international shipping,

HAVING CONSIDERED the recommendations of the Sub-Committee on Safety of Navigation at its forty-eighth session,

1. ADOPTS, in accordance with SOLAS regulation V/10, the Recommendation on navigation through the entrances to the Baltic Sea, as given in Annexes 1 and 2 to the present resolution;

2. DECIDES that the said Annexes will enter into force at 0000 hours UTC on 1 December 2003;

3. REQUESTS the Secretary-General to bring this resolution and its Annexes to the attention of Member Governments and Contracting Governments to the 1974 SOLAS Convention.

ANNEX 1

RECOMMENDATION ON NAVIGATION THROUGH THE ENTRANCES TO THE BALTIC SEA

ROUTE - T

1 Ships over 40,000 tonnes deadweight, when passing through the entrances to the Baltic Sea, in view of the fact that 17 m is the maximum obtainable depth without dredging in the area north-east of Gedser and that the charted depths, even under normal conditions, may be decreased by as much as 2 m owing to unknown and moving obstructions, should:

.1 not pass the area unless they have a draught with which it is safe to navigate through the area, taking into account the possibility of depths being as much as 2 m less than charted, as mentioned above, and additionally taking into account the possible changes in the indicated depth of water caused by meteorological or other effects;

.2 participate in the ship reporting system (SHIPPOS) operated by the Government of Denmark; and

.3 exhibit the signal prescribed in rule 28 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, in certain areas in the Store Baelt (Hatter Rev, Vengeancegrund and in the narrow route east of Langeland), when constrained by their draught.

2 Ships with a draught of 11 m or more should, furthermore:

.1 use for the passage the pilotage services locally established by the coastal States; and

.2 be aware that anchoring may be necessary owing to the weather and sea conditions in relation to the size and draught of the ship and the sea level and, in this respect, take special account of the information available from the pilot and from radio navigation information services in the area.

3 Ships irrespective of size or draught, carrying a shipment of irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes on board ships (INF-cargoes) should:

.1 participate in the ship reporting system (SHIPPOS) operated by the Government of Denmark; and

.2 use for the passage the pilotage services locally established by the coastal States.

4 Shipowners and masters should consider the full potential of the new and improved navigation equipment introduced in the revised SOLAS chapter V, including Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) when navigating in these narrow waters.

ANNEX 2

RECOMMENDATION ON NAVIGATION THROUGH THE ENTRANCES TO THE BALTIC SEA

THE SOUND

1 Loaded oil tankers with a draught of 7 m or more, loaded chemical tankers and gas carriers, irrespective of size, and ships carrying a shipment of irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes (INF-cargoes), when navigating the Sound between a line connecting Svinbaadan Lighthouse and Hornbaek Harbour and a line connecting Skanör Harbour and Aflandshage (the southernmost point of Amager Island) should:

.1 use the pilotage services established by the Governments of Denmark and Sweden; and

.2 be aware that anchoring may be necessary owing to the weather and sea conditions in relation to the size and draught of the ship and the sea level and, in this respect, take special account of the information available from the pilot and from radio navigation information services in the area.

2 Ship owners and masters should consider the full potential of the new and improved navigation equipment introduced in the revised SOLAS chapter V, including Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) when navigating in these narrow waters.

***

ANNEX 13

RESOLUTION MSC.139(76)
(adopted on 5 December 2002)

MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEMS

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO regulation V/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, concerning the adoption by the Organization of ship reporting systems,

RECALLING FURTHER resolution A.858(20) which authorizes the Committee to perform the function of adopting ship reporting systems on behalf of the Organization,

TAKING INTO ACCOUNT the existing Guidelines and criteria for ship reporting systems adopted by resolution MSC.43(64), as amended by resolution MSC.111(73),

HAVING CONSIDERED the recommendations of the Sub-Committee on Safety of Navigation at its forty-eighth session,

1. ADOPTS, in accordance with SOLAS regulation V/11, the mandatory ship reporting systems:

- "In the Gulf of Finland" described in Annex 1 to the present resolution; and

- "In the Adriatic Sea" described in Annex 2 to the present resolution;

2. DECIDES that the said mandatory ship reporting system "In the Gulf of Finland" would be implemented on 1 July 2004, whilst the said mandatory ship reporting system "In the Adriatic Sea" will enter into force at 0000 hours UTC on 1 July 2003;

3. REQUESTS the Secretary-General to bring this resolution and its Annexes to the attention of Member Governments and Contracting Governments to the 1974 SOLAS Convention.

ANNEX 1

DESCRIPTION OF THE MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM IN THE GULF OF FINLAND TRAFFIC AREA

A ship reporting system is established in the Gulf of Finland in international waters.

1 CATEGORIES OF SHIPS REQUIRED TO PARTICIPATE IN THE SYSTEM

1.1 Ships required to participate in the mandatory ship reporting system:

1.2 Ships of 300 gross tonnage and upwards proceeding to or from ports or passing through the reporting area between ports in the Gulf of Finland, or ships visiting the area.

2 GEOGRAPHICAL COVERAGE OF THE SYSTEM AND THE NUMBER AND EDITION OF THE REFERENCE CHART USED FOR THE DELINEATION OF THE SYSTEM

2.1 The system covers the international waters in the Gulf of Finland between a line drawn from Bengtskär Lighthouse to 59°33'.30 N 022°30'E to 59°10'N 021°30'E to Kõpu Peninsula and longitude 026°30'E.

2.2 The reference charts are:

.1 Finnish Maritime Administration charts 901 (edition 2000, scale 1:200 000), 902 (edition 2000, scale 1:200 000) and 912 (edition 1999, scale 1:200 000). Geodetic datum is the national geodetic chart-coordinate system (KKJ). WGS84 latitude correction is -0,01' and the longitude correction is +0,19'.

.2 Russian charts 22060-INT1213 (edition 2000, scale 1:250000). Geodetic datum of the year 1942 (Pulkovo). For obtaining position in WGS datum such position should be moved 0,12' westward. 22061-INT1214 (edition 1997, scale 1:250000). Geodetic datum of the year 1942 (Pulkovo). For obtaining position in WGS datum such position should be moved 0,13' westward.

.3 Estonian charts 502 (edition 2001, scale 1:100 000), 504 (edition 2001, scale 1:100 000), 507 (edition 2001, scale 1:100 000), 509 (edition 2001, scale 1:100 000), 511 (edition 2001, scale 1:100 000). Geodetic datum is WGS84.

The area of the reporting system is covered by hydrographic surveys.

Border line point by point of the Gulf of Finland ship reporting area

Finland

EUREF89

1	59°36'.477 N	22°38'.074 E
2	59°38'.137 N	22°51'.446 E
3	59°39'.413 N	23°21'.123 E

4	59°47'.022 N	24°12'.365 E
5	59°47'.809 N	24°19'.928 E
6	59°49'.024 N	24°29'.299 E
7	59°53'.524 N	24°47'.122 E
8	59°55'.281 N	24°55'.799 E
9	59°56'.606 N	25°10'.161 E
10	59°55'.879 N	25°28'.276 E
11	59°55'.692 N	25°34'.962 E
12	59°55'.920 N	25°37'.219 E
13	59°58'.608 N	26°01'.039 E
14	60°00'.844 N	26°04'.505 E
15	60°02'.293 N	26°11'.314 E
16	60°02'.791 N	26°17'.683 E
17	60°05'.000 N	26°30'.000 E

Russian Federation

1	60°05'.000 N	26°30'.000 E
2	59°57'.000 N	26°30'.000 E

Estonia

1	59°56'.273 N	26°26'.110 E
2	59°53'.994 N	26°09'.069 E
3	59°48'.894 N	26°01'.170 E
4	59°49'.593 N	25°34'.569 E
5	59°42'.193 N	24°28'.769 E
6	59°34'.592 N	23°57'.069 E
7	59°28'.892 N	23°31'.169 E
8	59°28'.991 N	23°11'.369 E
9	59°28'.191 N	23°08'.469 E
10	59°27'.391 N	23°06'.369 E
11	59°17'.491 N	22°43'.870 E
12	59°17'.691 N	22°36'.070 E
13	59°16'.190 N	22°23'.770 E
14	59°14'.690 N	22°18'.370 E
15	59°03'.390 N	21°50'.870 E
16	59°02'.100 N	21°49'.000 E
17	59°10'.000 N	21°30'.000 E

Finland

1	59°36'.477 N	22°38'.074 E

3 FORMAT, CONTENT OF REPORTS, TIMES AND GEOGRAPHICAL POSITIONS FOR SUBMITTING REPORTS, AUTHORITY TO WHOM REPORTS SHOULD BE SENT AND AVAILABLE SERVICES

Reports should be made using VHF voice transmissions. However, ships equipped with AIS (automatic identification system) can fulfill certain reporting requirements of the system through the use of the universal AIS approved by the Organization.

A ship must give a short position report by voice or by AIS when entering the mandatory ship reporting area. The full report may be given by voice or by non-verbal means. A ship may elect, for reasons of commercial confidentiality, to communicate that section of the report which provides information on cargo by non-verbal means prior to entering the ship reporting area. When leaving port, the ship can give the full report to the ship reporting system by voice or by non-verbal means.

3.1 Format

3.1.1 The information given below is derived from the format-type given in paragraph 2 of the appendix to resolution A.851(20).

3.2 Content

3.2.1 A short report by voice or by AIS from a ship to the shore-based authorities should contain the following information:

A	Name of the ship, call sign or IMO identification number (or MMSI for transponder reports)
B	Date and Time (UTC)
C or D	Position (expressed in latitude and longitude *or* bearing to and distance from a landmark)
E and F	Course and speed of the ship

3.2.2 A full report from a ship to the shore-based authorities by voice or by non-verbal means should contain the following information:

I	Destination and ETA
L	Route information
O	Vessel's draught
P	Hazardous cargo, class and quantity, if applicable
Q or R	Breakdown, damage and/or deficiencies affecting the structure, cargo or equipment of the ship or any other circumstances affecting normal navigation in accordance with the provisions of the SOLAS and MARPOL Conventions
T	Contact information of ship's agent or owner
U	Ship's deadweight tonnage
W	Total number of persons on board
X	Miscellaneous remarks, e.g. ice class, amount and nature of bunkers if over 5000 tons, navigational status

Note:

On receipt of a position message, the system operators will establish the relationship between the ship's position and the information supplied by the position-fixing equipment available to them. Information on course and speed will help operators to identify one ship among a group of ships. This will be achieved automatically if AIS transponder is used.

All VHF-, telephone-, radar-, AIS- and other relevant information will be recorded and the records stored for 30 days.

3.3 **Geographical position for submitting reports**

3.3.1 Eastbound traffic should make a report to TALLINN TRAFFIC when crossing the line drawn from Bengtskär Lighthouse to 59°33.30'N 022°30'E to 59°10'N 021°30'E to Kõpu Peninsula or when entering the ship reporting area from south.

3.3.2 Westbound traffic should make a short report to HELSINKI TRAFFIC when crossing longitude 026°30'E or when entering the ship reporting area from north.

3.3.3 A full report to the nearest shore station should be made on departure from port.

3.3.4 Further reports should be made to the relevant shore station whenever there is a change of navigational status or circumstance, particularly in relation to items Q and R of the reporting format.

3.4 **Crossing traffic**

3.4.1 Reports to the nearest shore station should be made on departure from a port within the coverage area. Recognizing that ferries crossing between Helsinki and Tallinn generally operate according to published schedules, special reporting arrangements can be made on a ship-by-ship basis, subject to the approval of **both** HELSINKI TRAFFIC and TALLINN TRAFFIC.

3.4.2 Further reports should be made to the relevant shore station whenever there is a change of navigational status or circumstance, particularly in relation to items Q and R of the reporting format.

3.4.3 On the area between Helsinki and Tallinn Lighthouses there is a heavy crossing traffic in summer consisting mostly of high speed craft and recreational craft. In the area between Porkkala Lighthouse and Naissaar there are recreational sailing activities in summer.

3.5 **Authority**

3.5.1 The shore-based Authorities are:

Estonia:	Estonian Maritime Administration
Finland:	Finnish Maritime Administration
Russian Federation:	Russian Maritime Administration

3.5.2 The Estonian, Finnish and Russian Authorities monitor shipping within the mandatory ship reporting area of the Gulf of Finland by radar. This does not relieve ship masters of their responsibility for the navigation of their ship.

4 INFORMATION TO BE PROVIDED TO PARTICIPATING SHIPS AND PROCEDURES TO BE FOLLOWED

4.1 **Information provided**

4.1.1 Each Authority provides information to shipping about specific and urgent situations which could cause conflicting traffic movements and other information concerning safety

of navigation, for instance information about weather, ice, water level, navigational problems or other hazards. Information is broadcast on the following frequencies when necessary or on request.

Station	Frequency	Times	Additional broadcasts in wintertimes
Tallinn	VHF channel 61 working channel 81	on request or when needed	on request or when needed
Helsinki	VHF channel 60 working channel 80	on request or when needed	on request or when needed
St. Petersburg	VHF channel 74 working channel 10	on request or when needed	on request or when needed

4.1.2 Information broadcasts will be preceded by an announcement on VHF channel 16 on which channel it will be made. All ships navigating in the area should listen to the announced broadcast.

4.1.3 If necessary, individual information can be provided to a ship, particularly in relation to positioning and navigational assistance or local conditions. If a ship needs to anchor due to breakdown or emergency the operator can recommend suitable anchorage in the area.

4.2 **Ice routeing in winter**

4.2.1 During severe ice conditions the traffic separation schemes may be declared not valid. Such a decision is agreed jointly by the National Icebreaking Authorities and communicated to shipping with the daily ice reports. The decision may include all or a named traffic separation scheme.

4.2.2 During the period when the Gulf of Finland is covered by ice, ships reporting to the centre, will receive information on the recommended route through the ice and/or are requested to contact the national co-ordinating icebreaker for further instructions. The icebreaker gives the route according to the ice situation to the ships which fulfill the national ice class regulations and which are fit for winter navigation.

4.3 **Deviations**

4.3.1 If a ship participating in the mandatory ship reporting system fails to appear on the radar screen or fails to communicate with the Authority or an emergency is reported, MRCCs or MRSCs in the area are responsible for initiating a search for the ship in accordance with the rules laid down for the search and rescue service, including the involvement of other participating ships known to be in that particular area.

5 RADIO COMMUNICATION REQUIRED FOR THE SYSTEM, FREQUENCIES ON WHICH REPORTS SHOULD BE TRANSMITTED AND INFORMATION TO BE REPORTED

5.1 The radio communications equipment required for the system is that defined in the GMDSS for sea area A1.

5.2 Ships are required to maintain a continuous listening watch in the area and to report and take any action required by the maritime Authorities to reduce risks:

5.3 Common call and information channels:

on channel 16 call and distress

5.4 The full report can be made by voice on VHF radio using the following channels:

	main	reserve
HELSINKI TRAFFIC	60	80
TALLINN TRAFFIC	61	81
ST. PETERSBURG TRAFFIC	74	10

5.5 Ship reports can, alternatively, be made by AIS, provided that the report can be transmitted fully.

5.6 Confidential information may be transmitted by other means.

5.7 The language used for communication shall be English, using the IMO Standard Marine Communication Phrases, where necessary.

6 RELEVANT RULES AND REGULATIONS IN FORCE IN THE AREA OF THE SYSTEM

6.1 Regulations for Preventing Collisions at Sea

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea are applicable throughout the reporting area.

6.2 Traffic Separation Schemes

The Traffic Separation Schemes in the Gulf of Finland have been adopted by IMO and rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea applies.

6.3 Pilotage

Pilotage is mandatory in national waters under national laws.

6.4 Dangerous and hazardous cargoes

6.4.1 Ships carrying dangerous or hazardous cargoes and bound to or from any port within the ship reporting area must comply with the international and national regulations. The ship reporting system does not relieve ships masters of their responsibility to give the nationally required reports and information to customs authorities.

6.4.2 Discharges of oil and ship-generated waste is monitored by the joint Estonian, Finnish and Russian Authorities. Ships causing pollution within the area can be prosecuted and fined.

7 SHORE-BASED FACILITIES TO SUPPORT OPERATION OF THE SYSTEM

The joint Estonian, Finnish and Russian Authorities have radar, information processing and retrieval system, radio VHF and Automatic Identification System (AIS) facilities. The frequencies used in AIS–NET are AIS1 and AIS2.

7.1 HELSINKI TRAFFIC

7.1.1 System capability

7.1.1.1 The control centre is situated at the Helsinki VTS in Helsinki. The operator can control, monitor and display the status of all the VTS sensors from the consoles. The VTS centre will at all times be manned by two operators.

7.1.1.2 HELSINKI TRAFFIC maintains a continuous watch on traffic in the Gulf of Finland on channels 60 and 16. Operators add reported vessel information to the associated database and can display supporting information on the screen. The system is capable of providing an automatic alarm to identify any track which strays into an unauthorised area. Recording equipment automatically stores information from all tracks, which can either be replayed in the system or from the recorded resource. Records are made by an authorized method that can be used as an evidence. Operators have access to different ship registers and hazardous cargo data.

7.1.2 Radar facilities

7.1.2.1 The surveillance sensors can observe targets of at least 300 gross tons and a minimum height of 10 metres in the given traffic area.

7.1.3 Radiocommunication facilities

7.1.3.1 Radiocommunication terminals are sited in the consoles of HELSINKI TRAFFIC operation room. VHF radio transceivers are located at Hanko, Porkkala, Harmaja, Emäsalo and Orrengrund.

The VHF channels used are:

- Channel 60 working channel
- Channel 80 reserve channel

7.1.4 AIS facilities

7.1.4.1 HELSINKI TRAFFIC can continually receive the messages broadcasted by ships fitted with transponders to gain information on their identity and position. This information is displayed as an icon on an electronic chart covering the Gulf of Finland mandatory ship reporting area.

7.1.5 Personnel qualifications and training

7.1.5.1 HELSINKI TRAFFIC is staffed with personnel trained according to national and international recommendations.

7.1.5.2 The training of the personnel comprises an overall study of the navigation safety measures, the relevant international (IMO) and national provisions with respect to safety of navigation. The training also includes thorough real-time simulations in different ship bridge simulators. The trainees are trained as well in navigating ships through the VTS area as servicing shipping from the VTS Centre.

7.2 TALLINN TRAFFIC

7.2.1 System capability

7.2.1.1 The VTS system will be located in the office of the Maritime Administration at Hundipea port, Tallinn. From the consoles the operator can control, monitor and display the status of all VTS sensors. The VTS centre will at all times be manned with two operators.

7.2.1.2 TALLINN TRAFFIC maintains a continuous watch over traffic on the Gulf of Finland on channels 61 and 16. Operators add the reported vessel information to the associated database and can display supporting information on screen. The system is capable of providing an automatic alarm to identify any track that strays into the unauthorized area. Recording equipment automatically stores information from all tracks, which can either be replayed on the system or from the recorded resource. Records are made according to an authorized method that can be used as evidence.

7.2.2 Radar facilities

7.2.2.1 The surveillance sensors can observe targets of at least 300 gross tonnage and a minimum height of 10 metres in the given traffic area.

7.2.3 Radio communication facilities

7.2.3.1 VHF radio transceivers are located at TALLINN TRAFFIC operation room.

The VHF channels used are:

- Channel 61 working channel
- Channel 81 reserve channel

7.2.3.2 TALLINN TRAFFIC monitors shipping in the Gulf of Finland by radar, VHF and RDF equipment and with AIS shipborne transponders. All the traffic and messages will be stored to the database and displayed on the electronic chart. The messages from AIS transponders, not in accordance with IEC 61993-2 will be filtered out. System uses standard AIS channels.

7.2.4 Personnel qualifications and training

7.2.4.1 TALLINN TRAFFIC is staffed with personnel trained according to national and international recommendations.

7.3 ST. PETERSBURG TRAFFIC

7.3.1 System capability

7.3.1.1 The Centre is situated at VTMIS Centre located in Petrodvorets. The Centre is linked with shore-based VHF station located at island Gogland. VHF range covers the waters close to the border.

7.3.1.2 ST. PETERSBURG TRAFFIC maintains a continuous watch on traffic on the Gulf of Finland on channels 74 and 16. Operators add reported vessel information to the associated database and can display supporting information on screen. The system is capable of providing an automatic alarm to identify any track, which strays into an unauthorized area. Recording equipment automatically stores information from all tracks, which can either be replayed on the system or from the recorded resource.

7.3.2 Radar facilities

7.3.2.1 The nearest radar sensor to ship reporting system is placed on island Gogland with antenna height 80 metres above sea level can observe targets at least 300 gross tons at the distances up to $026^0$30'E.

7.3.3 Radio communication facilities

7.3.3.1 Radio communication terminals are sited in consoles of ST. PETERSBURG TRAFFIC operation rooms. VHF radio transceivers are located at Gogland.

The VHF channels used are:

- Channel 74 working channel
- Channel 10 reserve channel

7.3.4 AIS facilities St. Petersburg

7.3.4.1 The ST. PETERSBURG TRAFFIC can monitor ships sailing in the eastern part of the Gulf of Finland to the east of $026^0$30'E and equipped with universal AIS shipborne stations.

7.3.5 Personnel qualifications and training

7.3.5.1 The ST. PETERSBURG TRAFFIC is staffed with personnel trained according to national and international recommendations.

7.3.5.2 The training of the personnel comprises an overall study of the navigation safety measures, the relevant international (IMO) and national provisions with respect to safety of navigation. The training also includes thorough real-time simulations.

8 ALTERNATIVE COMMUNICATION IF THE COMMUNICATION FACILITIES OF THE SHORE-BASED AUTHORITIES FAIL

8.1 The system is designed with sufficient system redundancy to cope with normal equipment failure.

9 MEASURES TO BE TAKEN IF A SHIP FAILS TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF THE SYSTEM

9.1 The primary objective of the system is to facilitate the exchange of information between the ship station and the shore station and to support safe navigation and the protection of the marine environment. All means will be used to encourage and promote the full participation of ships required to submit reports under SOLAS regulation V/11. If reports are not submitted and the offending ship can be positively identified, then information will be passed to the relevant Flag State Authorities for investigation and possible prosecution in accordance with national legislation.

SUMMARY OF SHIP REPORTING SYSTEM IN THE GULF OF FINLAND

1 Ships required to participate:

Ships of 300 gross tonnage and over are required to participate in the system.

2 Position for submitting reports:

The ship reporting area covers the international water area in the Gulf of Finland between a line drawn from Bengtskär Lighthouse to 59°33.30'N 022°30'E to 59°10'N 021°30'E to Kõpu Peninsula and longitude 026°30'E.

Reports are to be submitted:

When entering the ship reporting area in the Gulf of Finland.

Eastbound traffic to TALLINN TRAFFIC.
Westbound traffic to HELSINKI TRAFFIC

The report to the nearest of the shore stations on departure from a port within the area limits.

3 Communication:

By voice on VHF radio, call on given channel.

		main	reserve
Working channels:	HELSINKI TRAFFIC	60	80
	TALLINN TRAFFIC	61	81
	ST. PETERSBURG TRAFFIC	74	10

Alternatively by AIS.

Confidential information may be transmitted by non-verbal means.

4 Reporting format:

Short position report:

A	Name of the ship, call sign or IMO identification number (or MMSI for transponder reports)
B	Date and time (UTC)
C or D	Position (expressed in latitude and longitude or bearing to and distance from a landmark)
E and F	Course and speed of the ship

Full report:

I	Destination and ETA
L	Route information
O	Vessel's draught
P	Hazardous cargo, class and quantity, if applicable
Q or R	Breakdown, damage and/or deficiencies affecting the structure, cargo or equipment of the ship or any other circumstances affecting normal navigation in accordance with the provisions of the SOLAS and MARPOL Conventions
U	Ship's deadweight tonnage
W	Total number of persons on board
X	Miscellaneous remarks, e.g. ice class, bunkers over 5000 tons, navigational status

5 Authority receiving the report:

Estonia:	Estonian Maritime Administration
Finland:	Finnish Maritime Administration
Russia:	Russian Maritime Administration

6 Winter season:

During severe ice conditions the traffic separation schemes may be declared not valid. Such a decision is agreed jointly by the Estonian, Finnish and Russian Authorities and is communicated to shipping in connection with the daily ice reports.

When a ship reports to the Traffic Centre, it will receive the preliminary waypoints and the national co-ordinating icebreaker's name and working channel from the operator.

The vessel shall contact the national co-ordinating icebreaker for further instructions.

APPENDIX 1

Radio reports to the Gulf of Finland mandatory ship reporting system

Designator	Function	Information required
Short position report:		
A	Ship	Name and call sign or IMO identification
B	Time	Date and time (UTC)
C	Position	Geographical position by two 4 -digit groups; or
D	Position	Name of reporting point
E	Course	East- or west- or north- or south-bound
F	Speed	In knots (2-digit group)
Full report:		
I	Destination and ETA	Destination and estimated time of arrival
L	Route information	Where the ship is en route
O	Draught	Vessel's maximum draught
P	Cargo	Hazardous cargo, class and quantity
Q	Deficiencies	Brief details of defects or restrictions of manoeuvrability
R	Pollution	Description of pollution or dangerous goods lost overboard
T	Owner or agent	Contact information of the ship's owner or agent
U	Tonnage (DWT)	Ship's deadweight tonnage
W	Persons	Total number of persons on board
X	Miscellaneous	Miscellaneous remarks, e.g. ice class, bunkers navigational status etc.

ANNEX 2

DESCRIPTION OF THE MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM IN THE ADRIATIC SEA

1 CATEGORIES OF SHIPS REQUIRED TO PARTICIPATE IN THE SYSTEM

1.1 Ships of the following categories are required to participate in the system:

- all oil tanker ships of 150 gross tonnage and above;
- all ships of 300 gross tonnage and above, carrying on board, as cargo, dangerous or polluting goods, in bulk or in packages.

1.2 For the purpose of this system:

- "dangerous goods" means goods classified in the IMDG Code, in Chapter 17 of the IBC Code and in Chapter 19 of the IGC Code;
- "polluting goods" means oils as defined in MARPOL Annex I, noxious liquid substances as defined in MARPOL Annex II, harmful substances as defined in MARPOL Annex III.

2 GEOGRAPHICAL COVERAGE OF THE SYSTEM AND THE NUMBER AND EDITION OF THE REFERENCE CHART USED FOR THE DELINEATION OF THE SYSTEM

2.1 The operational area of the mandatory ship reporting system covers the whole Adriatic Sea, north from the latitude 40° 25'.00 N as shown in the attached chartlet as annex 1: the area is divided into 5 (five) sectors, each of them assigned to a competent authority, operating on a VHF channel as shown in the attached table as annex 2.

2.2 The reference charts including the operational area of the ADRIATIC TRAFFIC system are the Italian Chart No.435 INT 306 of the Italian Navy Hydrographic Institute (Edition 1993, Datum ED-50) and the Croatian Chart No. 101 of the Hydrographic Institute of the Republic of Croatia (Ed. 1998, Datum Besselov Elipsoid).

3 FORMAT AND CONTENTS OF THE REPORT, TIMES AND GEOGRAPHICAL POSITIONS FOR SUBMITTING REPORTS, AUTHORITIES TO WHOM REPORTS SHALL BE SENT, AVAILABLE SERVICES

The formats for reporting are derived from the one attached as appendix to resolution A.851(20).

3.1 First report

3.1.1 The first report of ADRIREP (FR) shall be sent by radio to the competent authorities in accordance with the format shown in annex 3.

3.1.2 The first report shall contain the following information, in order to meet the objectives of the ADRIATIC TRAFFIC:

- ship's name, call sign, IMO identification number and flag;
- date and time of the report;
- present position;
- course;
- speed;
- port of departure;
- destination and estimated time of arrival;
- estimated time of arrival at the next check point;
- ship's draught
- the general category of hazardous cargo as defined by the IMDG, IBC, IGC Codes and MARPOL Annex I;
- ship's representative and/or owner available on 24-hour basis;
- ship's type, deadweight, gross tonnage and length overall;
- total number of persons on board; and
- any other relevant information.

3.1.3 In the last section of the first report, in accordance with provisions of SOLAS and MARPOL Conventions, ships shall also report information on any defect, damage, deficiency or limitations as well as, if necessary, information related to pollution incident or loss of cargo. The possession of this information will enable the operators of the shore-based competent authority to broadcast safety messages to other ships and to ensure more effective tracking of the trajectories of ships concerned.

3.2 **Position report**

3.2.1 The position report of ADRIREP (PR) shall be sent by radio to the competent authorities in accordance with the format shown in annex 4.

3.2.2 The position report shall contain the following information, in order to meet the objectives of the ADRIATIC TRAFFIC:

- ship's name, call sign, IMO identification number and flag;
- date and time of the report;
- present position;
- course;
- speed;
- port of departure;
- destination and estimated time of arrival;
- estimated time of arrival at the next check point; and
- any other relevant information.

3.2.3 The present format shall be supplemented by any other information which differs from the one provided by the previous report.

3.3 **Times and geographical positions for submitting reports**

3.3.1 **Sailing the Adriatic Sea northwards**

.1 The ship shall transmit the first report to the competent shore-based authority of the interested sector when:

- entering the Adriatic Sea by crossing northwards the parallel 40° 25'.00 N;
- entering the Adriatic Sea by leaving a port inside the area covered by the system.

.2 The ship shall transmit the position report to the competent shore-based authorities when:

- entering a new sector by crossing northwards its southern borderline, as per annex 2;
- entering the port of destination in the area covered by the system.

3.3.2 **Sailing the Adriatic Sea southwards**

.1 The ship shall transmit the first report to the competent shore-based authority of the interested sector when leaving a port inside the area covered by the system.

.2 The shore-based authority to whom the first report shall be transmitted is that of the Country of the port the ship is leaving.

.3 The recipient of the report will inform the maritime authority of the ship's destination (if in the area covered by the system), Brindisi Coast Guard and the other shore-based authorities in between, if any.

.4 The ship shall transmit the position reports to the competent shore-based authorities when:

- entering a new sector by crossing southwards its northern borderline, as per annex 2;
- entering the port of destination in the area covered by the system.

3.3.3 **Crossing the Adriatic Sea**

3.3.3.1 The ship shall send the position report to the closest shore based authority of the country the ship is leaving, which shall inform the maritime authority of the port of destination.

3.3.4 **Special cases**

.1 The ship which, sailing northwards or southwards, enters Sector 5 shall transmit the report to, alternatively, one of the competent authorities as per annex 2, according to where the ship is going to or coming from.

.2 The ship crossing southwards the latitude 40° 25'.00 N and going out either of Sector 1 or of the area covered by the system shall transmit an additional final position report to Brindisi Coast Guard.

3.4 **Authorities to whom the reports should be sent**

3.4.1 The ships participating in the system shall transmit by radio the report to the "shore-based authorities" as in annex 2.

4 INFORMATION TO BE PROVIDED TO PARTICIPATING SHIPS AND PROCEDURES TO BE FOLLOWED

4.1 The shore-based authority which receives the first report (01/FR) shall inform the maritime authority of the ship's destination (if in the area covered by the system) and the other shore-based authorities in between, if any.

4.2 The competent shore-based authority of Sector 5 (as per paragraph 3.3.4) which receives the position report from the ship entering the sector will also inform the other two shore-based authorities about the entrance of the above mentioned ship.

4.3 Once received a report, the ADRIATIC TRAFFIC competent authority will provide the ship with:

- information on navigational conditions (status of aids to navigation, presence of other ships and, if necessary, their position, etc.);
- information on weather conditions; and
- any other relevant information.

5 RADIOCOMMUNICATION REQUIRED FOR THE SYSTEM, FREQUENCIES ON WHICH REPORTS SHOULD BE TRANSMITTED AND INFORMATION TO BE REPORTED

5.1 ADRIATIC TRAFFIC will be based on VHF voice radiocommunications.

5.2 The call to the appropriate shore-based authority shall be made on the VHF channel assigned to the sector in which the ship is located, as per annex 2.

5.3 However, ship which cannot use the frequencies listed in the annex 2 in order to transmit the reports, should use, via coast station, any other available communication equipment (e.g. MF, HF or INMARSAT) on which communication might be established.

5.4 The language used for communication shall be English, using the IMO Standard Marine Communications Phrases, where necessary.

6 RULES AND REGULATIONS IN FORCE IN THE AREA OF THE SYSTEM

6.1 The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs) are applicable through the whole area covered by the system.

7 SHORE-BASED FACILITIES TO SUPPORT OPERATION OF THE SYSTEM

.1 Brindisi Coast Guard (Italy)
- telephone and telefax communication facilities;
- VHF communication equipment.

.2 MRCC Bar (Yugoslavia)
- telephone and telefax communication facilities;
- VHF, MF and HF communication equipment.

.3 MRCC Rijeka (Croatia)
- telephone and telefax communication facilities;
- VHF, MF, HF and INMARSAT-C communication equipment.

.4 MRSC Ancona (Italy)
- telephone and telefax communication facilities;
- VHF, MF and HF communication equipment.

.5 MRSC Venezia (Italy)
- telephone and telefax communication facilities;
- VHF, MF and HF communication equipment.

.6 MRSC Trieste (Italy)
- telephone and telefax communication facilities;
- VHF, MF and HF communication equipment.

.7 MRCC Koper (Slovenia)
- telephone and telefax communication facilities;
- VHF communication equipment.

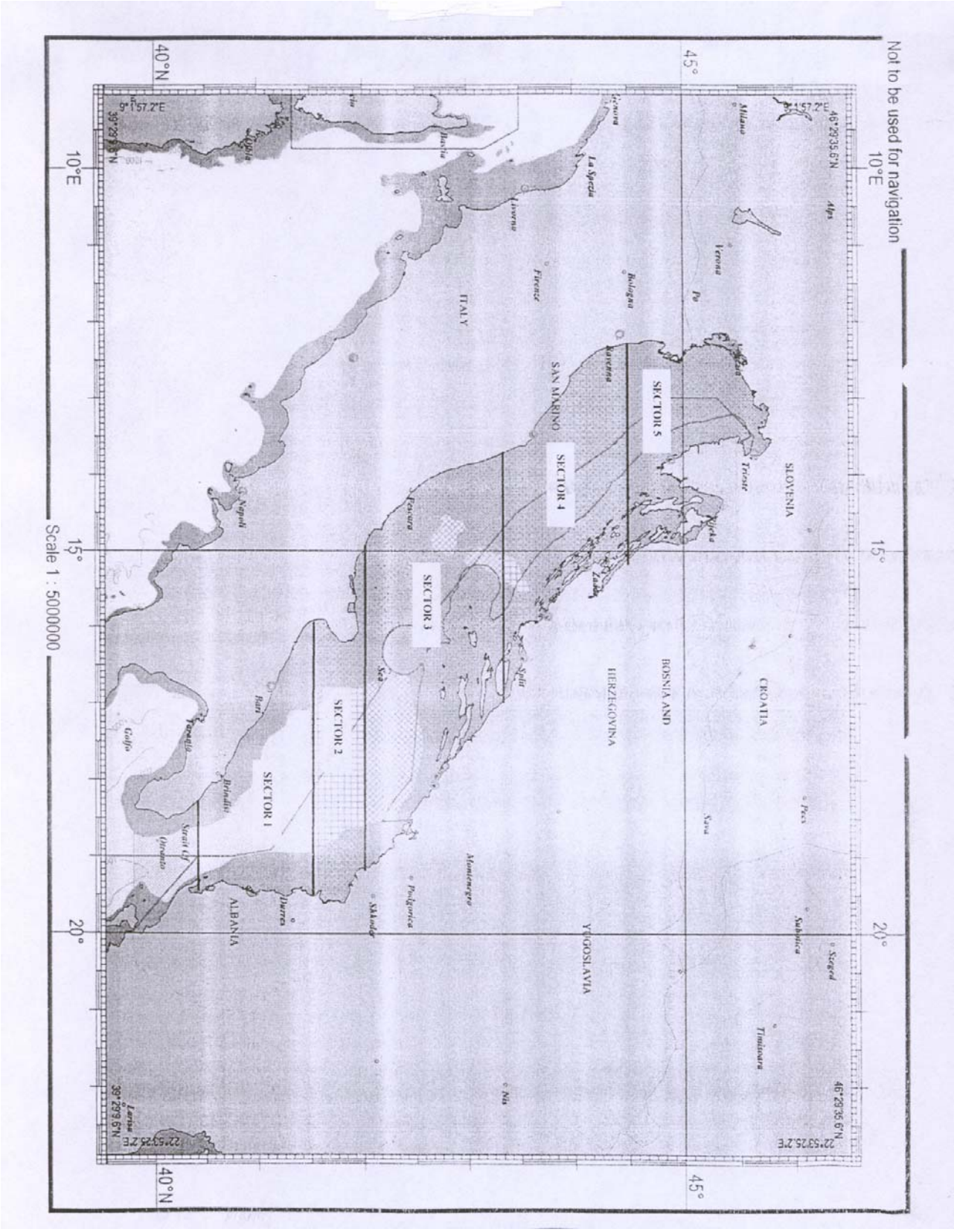
8 ALTERNATIVE COMMUNICATION IF THE COMMUNICATION FACILITIES OF THE SHORE BASED AUTHORITIES FAIL

8.1 ADRIATIC TRAFFIC is planned with a sufficient system redundancy to cope with normal equipment failure. Since that the system is based on the VHF voice communication, each shore based facility has got at least two VHF transmitters/receivers; in addition to that, in case of failing contacts by VHF, the shore based authorities can operate and be contacted through phone, fax, INMARSAT-C and MF/HF facilities. In order to ensure the continuous 24-hour activity, the shore based facilities have been located and manned with properly trained and dedicated personnel in the respective national MRCCs/MRSCs. Should a shore based authority suffer an irretrievable breakdown and call off itself from the system until the failure is repaired, it could be relieved by one of the adjacent shore based authorities.

9 MEASURES TO BE TAKEN IF A SHIP FAILS TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF THE SYSTEM

9.1 The primary objective of the system is to support the safe navigation and the protection of the marine environment through the exchange of information between the ship and the shore. If a ship does not submit reports and can be positively identified, then information will be passed to the competent Flag State authorities for investigation and possible prosecution in accordance with national legislation. Information will be passed also to Port State Control inspectors.

ANNEX 1


Not to be used for navigation
Scale 1 : 5000000
10°E
15°
20°
45°
40°N
46°29'35.6"N
22°53'25.2"E
39°29'9.6"N
9°1'57.2"E
Alps
Milano
Verona
Po
Trieste
Rijeka
SLOVENIA
CROATIA
Pecs
Subotica
Szeged
Timisoara
Nis
Sava
Zagreb
Zadar
Split
Sea
Ancona
La Spezia
Livorno
Firenze
Bologna
Ravenna
Pescara
Napoli
Bari
Brindisi
Taranto
Golfo
Strait of Otranto
Durres
Shkoder
Podgorica
Montenegro
ITALY
SAN MARINO
SECTOR 1
SECTOR 2
SECTOR 3
SECTOR 4
SECTOR 5
ALBANIA
HERZEGOVINA
BOSNIA AND
YUGOSLAVIA
Larissa
39°29'9.6"N
22°53'25.2"E

ANNEX 2

SECTOR	SOUTHERN BORDERLINE	NORTHERN BORDERLINE	COMPETENT AUTHORITY	VHF FREQUENCIES
1	Latitude 40° 25'.00 N	Latitude 41° 30'.00 N	Brindisi Coast Guard (Italy)	Channel 10
2	Latitude 41° 30'.00 N	Latitude 42° 00'.00 N	Bar MRCC (Yugoslavia)	Channel 12
3	Latitude 42° 00'.00 N	Latitude 43° 20'.00 N	Rijeka MRCC (Croatia)	Channel 10
4	Latitude 43° 20'.00 N	Latitude 44° 30'.00 N	Ancona MRSC (Italy)	Channel 10
5	Latitude 44° 30'.00 N	Coastline	Venezia MRSC (Italy)	Channel 10
5	Latitude 44° 30'.00 N	Coastline	Trieste MRSC (Italy)	Channel 10
5	Latitude 44° 30'.00 N	Coastline	Koper MRCC (Slovenia)	Channel 12

ANNEX 3

FORMAT OF "ADRIATIC TRAFFIC" SHIP REPORTING SYSTEM FIRST REPORT

	Message identifier:	**- ADRIREP**
	Type of report	- 01/FR (first report)
A	Ship	- Name, call sign, IMO identification number and flag of the vessel
B	Date/time (UTC)	- A 6 – digit group giving date of month (first two digits), hours and minutes (last 4 digits)
C	Present position	- A 4-digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with "N" or "S" and a five-digit group giving longitude in degrees and minutes suffixed with "E" or "W"
E	Course	- a three digit group giving the course in degrees
F	Speed	- a three digit group giving a speed in Knots
G	Departure	- port of departure
I	Destination and estimated time of arrival	- ETA in UTC expressed as in B above, followed by port of destination
N	Estimated time of arrival at the next check point	- Date/time group expressed by a 6-digit group, as in B above, followed by the parallel of the check point
O	Draught of the vessel	- draught expressed by a four digit group indicating centimetres
P	Cargo information	- the general category of hazardous cargo as defined by the IMDG, IBC, IGC Codes and MARPOL Annex I.
T	Agent	- ship's representative and/or owner available on 24-hour basis
U	Size and type	- type, DWT, GT, and length overall in meters
W	Total number of persons on board	- The total number of crew and other persons on board
X	Miscellaneous	- Any other relevant information

ANNEX 4

FORMAT OF "ADRIATIC TRAFFIC" SHIP REPORTING SYSTEM POSITION REPORT/ FINAL REPORT

	Message identifier:	**- ADRIREP**
	Type of report	- 01/PR (position report) - 02/PR - 03/PR - ER (final report)
A	Ship	- Name, call sign, IMO identification number and flag of the vessel
B	Date/time (UTC)	- A 6 – digit group giving date of month (first two digits), hours and minutes (last 4 digits)
C	Present position	- A 4-digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with "N" or "S" and a five-digit group giving longitude in degrees and minutes suffixed with "E" or "W"
E	Course	- a three digit group giving the course in degrees
F	Speed	- a three digit group giving a speed in Knots
G	Departure	- port of departure
I	Destination and estimated time of arrival	- ETA in UTC expressed as in B above, followed by port of destination
N	Estimated time of arrival at the next check point	- Date/time group expressed by a 6-digit group, as in B above, followed by the parallel of the check point
X	Miscellaneous	- Any other relevant information

Note: *The format of the position/final report shall contain in addition to this format any other field which differs from the information provided in the last report.*

***

ANNEX 14

RESOLUTION MSC.140(76)
(adopted on 5 December 2002)

RECOMMENDATION FOR THE PROTECTION OF THE AIS VHF DATA LINK

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution A.886(21), by which the Assembly resolved that the functions of adopting performance standards and technical specifications for radio and navigational equipment, as well as amendments thereto, shall be performed by the Maritime Safety Committee on behalf of the Organization,

RECALLING FURTHER resolution MSC.74(69), Annex 3 - Recommendation on Performance Standards for an Universal Shipborne Automatic Identification System (AIS),

REALIZING the application of AIS devices to safety of navigation as well as security,

NOTING that the International Telecommunications Union Sector for Radiocommunications (ITU-R) recognizes a Class A category of AIS meeting the requirements of resolution MSC.74(69), as well as Class B and other categories of AIS not meeting the requirements of resolution MSC.74(69), Annex 3,

NOTING ALSO that Class A devices are intended to meet compulsory AIS fitting requirements of the 1974 SOLAS Convention, and Class B devices are intended to meet the needs of vessels, which fit AIS on a voluntary basis,

NOTING FURTHER the benefit of Class B devices,

RECOGNIZING that the radio channels used by AIS, particularly AIS 1 (161.975 MHz) and AIS 2 (162.025 MHz), are regarded as an AIS network, and any disruption to those channels by any one AIS device could affect the operation of all AIS devices on that network,

RECOGNIZING FURTHER the compelling need to ensure the integrity of the AIS VHF data link,

RECOMMENDS that:

.1 Class B AIS devices, as well as any device which transmits on the radio channels AIS 1 or AIS 2, should meet the appropriate requirements of Recommendation ITU-R M.1371 (series);

.2 Class B AIS devices should be approved by the Administration;

.3 Administrations should take steps necessary to ensure the integrity of the radio channels used for AIS in their waters.

***

ANNEX 15

DRAFT AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER V

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 2 - Definitions

1 The following new paragraph 4 is added after existing paragraph 3:

"4 *Length of a vessel* means her length overall."

Regulation 22 - Navigation bridge visibility

2 The existing text of introductory paragraph 1 is replaced by the following:

"1 Ships of not less than 45 m in length, as defined in regulation 2.4, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:"

Regulation 28 - Records of navigational activities

3 The title of the regulation is replaced by the following:

"Records of navigational activities and daily reporting"

4 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

5 The following new paragraph 2 is added after paragraph 1:

"2 Each ship of 500 gross tonnage and above, engaged on international voyages exceeding 48 h shall submit a daily report to its company* which shall retain it and all subsequent daily reports for the duration of the voyage. Daily reports may be transmitted by any means, provided that they are transmitted to the company as soon as practicable after determination of the position named in the report. Automated reporting systems may be used, provided they include a recording function of their transmission and that those functions and interfaces with position-fixing equipment are subjected to regular verification by the ship's master. The report shall contain the following:

.1 ship's position;

.2 ship's course and speed; and

.3 details of any external or internal conditions that are affecting the ship's voyage or the normal safe operation of the ship.

***

* The company named on the ship's Safety Management Certificate as responsible for the operation as defined in SOLAS Chapter IX, regulation 1."

ANNEX 16

DRAFT AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE 1988 LOAD LINE PROTOCOL (i.e., to the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto)

1 The existing text of Annex I to Annex B is replaced by the following:

"ANNEX I

REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

CHAPTER I

GENERAL

The regulations assume that the nature and stowage of the cargo, ballast, etc., are such as to secure sufficient stability of the ship and the avoidance of excessive structural stress.

The regulations also assume that where there are international requirements relating to stability or subdivision, these requirements have been complied with.

Regulation 1
Strength and intact stability of ships

(1) The Administration shall satisfy itself that the general structural strength of the ship is adequate for the draught corresponding to the freeboard assigned.

(2) A ship which is designed, constructed and maintained in compliance with the appropriate requirements of an organization, including a classification society, which is recognized by the Administration or with applicable national standards of the Administration in accordance with the provisions of regulation 3(1), may be considered to provide an acceptable level of strength. This shall apply to all references to strength and construction within this annex.

(3) Ships shall comply with a stability standard acceptable to the Administration.

Regulation 2
Application

(1) Ships with mechanical means of propulsion or lighters, barges or other ships without independent means of propulsion, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of regulations 1 to 40 inclusive.

(2) Ships carrying timber deck cargoes may be assigned, in addition to the freeboards prescribed in paragraph (1), timber freeboards in accordance with the provisions of regulations 41 to 45.

(3) Ships designed to carry sail, whether as the sole means of propulsion or as a supplementary means, and tugs, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of regulations 1 to 40, inclusive. Additional freeboard may be required as determined by the Administration.

(4) Ships of wood or of composite construction, or of other materials the use of which the Administration has approved, or ships whose constructional features are such as to render the application of the provisions of this Annex unreasonable or impracticable, shall be assigned freeboards as determined by the Administration.

(5) Regulations 10 to 26, inclusive, shall apply to every ship to which a minimum freeboard is assigned. Relaxations from these requirements may be granted to a ship to which a greater than minimum freeboard is assigned on condition that the Administration is satisfied with the safety conditions provided.

(6) Where the assigned summer freeboard is increased such that the resulting draught is not more than that corresponding to a minimum summer freeboard for the same ship, but with an assumed freeboard deck located a distance below the actual freeboard deck at least equal to the standard superstructure height, the conditions of assignment in accordance with regulations 12, 15 through 20, 23, 24 and 25, as applicable, to the actual freeboard deck may be as required for a superstructure deck.

(7) Unless expressly provided otherwise, the regulations of this Annex shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after [date of entry into force].

(8) For ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction before [date of entry into force], the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under the International Convention on Load Lines, 1966 or of that Convention, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, adopted by the International Conference on Harmonized System of Survey and Certification, 1988, are complied with.

(9) High-speed craft which comply with the requirements of the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.97(73)(2000 HSC Code) and which have been surveyed and certified as provided in the Code shall be deemed to have complied with the requirements of this Annex. The certificates and permits issued under the 2000 HSC Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under this Annex.

Regulation 3
Definitions of terms used in the Annexes

(1) Organizations, including classification societies, referred to in the article 13 of the Convention and regulation 1(2) shall comply with the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VI of the present Protocol.

(2) Length

(a) The length (L) shall be taken as 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater.

(b) For ships without a rudder stock, the length (L) is to be taken as 96% of the waterline at 85% of the least moulded depth.

(c) Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline) (see figure 3.1).

(d) In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline at 85% of the least moulded depth D_{min}, found by drawing a line parallel to the keel line of the vessel (including skeg) tangent to the moulded sheer line of the freeboard deck. The least moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side at the point of tangency (see figure 3.2).

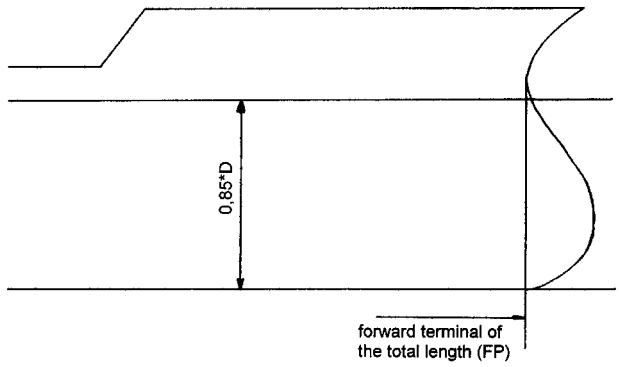


Figure 3.1

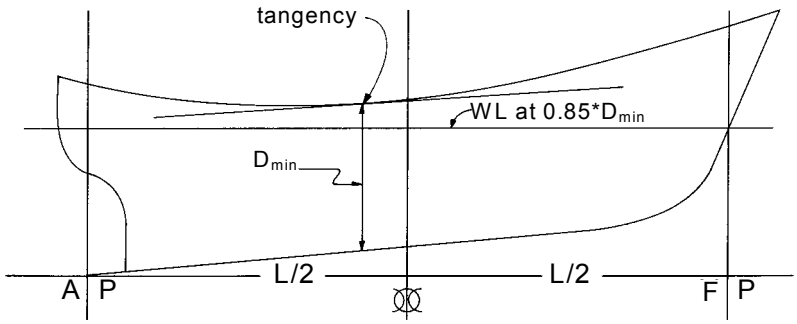


Figure 3.2

(3) Perpendiculars. The forward and after perpendiculars shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(4) Amidships. Amidships is at the middle of the length (L).

(5) Breadth. Unless expressly provided otherwise, the breadth (B) is the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

(6) Moulded depth

(a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

(b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of deck and sides, the lines extending as though the gunwale were of angular design.

(c) Where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

(7) Depth for freeboard (D)

(a) The depth for freeboard (D) is the moulded depth amidships, plus the freeboard deck thickness at side.

(b) The depth for freeboard (D) in a ship having a rounded gunwale with a radius greater than 4% of the breadth (B) or having topsides of unusual form is the depth for freeboard of a ship having a midship section with vertical topsides and with the same round of beam and area of topside section equal to that provided by the actual midship section.

(8) Block coefficient

(a) The block coefficient (C_b) is given by:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1} \text{ ; where}$$

∇ is the volume of the moulded displacement of the ship, excluding appendages, in a ship with a metal shell, and is the volume of displacement to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material, both taken at a moulded draught of d_1; and where

d_1 is 85% of the least moulded depth.

(b) When calculating block coefficient of a multi-hull craft, the full breadth (B) as defined in paragraph (5) is to be used and not the breadth of a single hull.

(9) Freeboard

The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards amidships from the upper edge of the deck line to the upper edge of the related load line.

(10) Freeboard deck.

(a) The freeboard deck is normally the uppermost complete deck exposed to weather and sea, which has permanent means of closing all openings in the weather part thereof, and below which all openings in the sides of the ship are fitted with permanent means of watertight closing.

(b) Lower deck as a freeboard deck

At the option of the owner and subject to the approval of the Administration, a lower deck may be designated as the freeboard deck provided it is a complete and permanent deck continuous in a fore and aft direction at least between the machinery space and peak bulkheads and continuous athwartships.

(i) When this lower deck is stepped the lowest line of the deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck.

(ii) When a lower deck is designated as the freeboard deck, that part of the hull which extends above the freeboard deck is treated as a superstructure so far as concerns the application of the conditions

of assignment and the calculation of freeboard. It is from this deck that the freeboard is calculated.

(iii) When a lower deck is designated as the freeboard deck, such deck as a minimum shall consist of suitably framed stringers at the ship sides and transversely at each watertight bulkhead which extends to the upper deck, within cargo spaces. The width of these stringers shall not be less than can be conveniently fitted having regard to the structure and the operation of the ship. Any arrangement of stringers shall be such that structural requirement can also be met.

(c) Discontinuous freeboard deck, stepped freeboard deck.

(i) Where a recess in the freeboard deck extends to the sides of the ship and is in excess of one metre in length, the lowest line of the exposed deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck (see figure 3.3).

(ii) Where a recess in the freeboard deck does not extend to the sides of the ship, the upper part of the deck is taken as the freeboard deck (see figure 3.3).

(iii) Recesses not extending from side to side in a deck below the exposed deck, designated as the freeboard deck, may be disregarded provided all openings in the weather deck are fitted with weathertight closing appliances.

(iv) Due regard shall be given to the drainage of exposed recesses and to free surface effects on stability.

(v) Provisions (i) through (iv) are not intended to apply to dredgers, hopper barges or other similar types of ships with large open holds, where each case requires individual consideration.

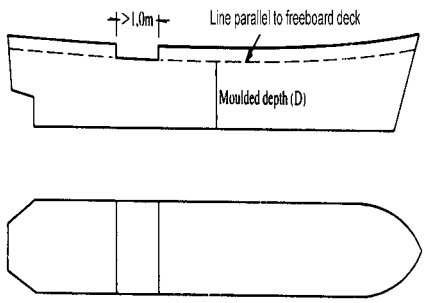


Figure 3.3

(11) Superstructure

(a) A superstructure is a decked structure on the freeboard deck, extending from side to side of the ship or with the side plating not being inboard of the shell plating more than 4% of the breadth (B).

(b) An enclosed superstructure is a superstructure with:

(i) enclosing bulkheads of efficient construction;

(ii) access openings, if any, in these bulkheads fitted with doors complying with the requirements of regulation 12;

(iii) all other openings in sides or ends of the superstructure fitted with efficient weathertight means of closing.

A bridge or poop shall not be regarded as enclosed unless access is provided for the crew starting from any point on the uppermost complete exposed deck or higher to reach machinery and other working spaces inside these superstructures by alternative means which are available at all times when bulkhead openings are closed.

(c) The height of a superstructure is the least vertical height measured at side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams.

(d) The length of a superstructure (S) is the mean length of the part of the superstructure which lies within the length (L).

(e) Bridge. A bridge is a superstructure which does not extend to either the forward or after perpendicular.

A detached bridge is a bridge that is not attached to other superstructures. A bridge whose after bulkhead is located within 0.05 L from the after perpendicular does not qualify as a detached bridge (see figure 3.4).

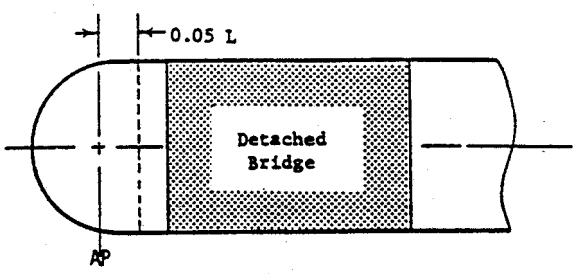


Figure 3.4

(f) Poop. A poop is a superstructure which extends from the after perpendicular forward to a point which is aft of the forward perpendicular. The poop may originate from a point aft of the aft perpendicular.

(g) Forecastle. A forecastle is a superstructure which extends from the forward perpendicular aft to a point which is forward of the after perpendicular. The forecastle may originate from a point forward of the forward perpendicular.

(h) Full superstructure. A full superstructure is a superstructure which, as a minimum, extends from the forward to the after perpendicular.

(i) Raised quarterdeck. A raised quarterdeck is a superstructure which extends forward from the after perpendicular, generally has a height less than a normal superstructure, and has an intact front bulkhead (sidescuttles of the non-opening type fitted with efficient deadlights and bolted man hole covers) (see figure 3.5). Where the forward bulkhead is not intact due to doors and access openings, the superstructure is then to be considered as a poop.

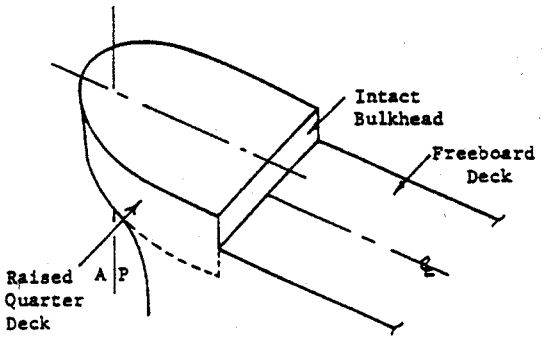


Figure 3.5

(12) Superstructure deck. A superstructure deck is a deck forming the upper boundary of a superstructure.

(13) Flush deck ship. A flush deck ship is one which has no superstructure on the freeboard deck.

(14) Weathertight. Weathertight means that in any sea conditions water will not penetrate into the ship.

(15) Watertight. Watertight means capable of preventing the passage of water through the structure in either direction with a proper margin of resistance under the pressure due to the maximum head of water which it might have to sustain.

(16) Well. A well is any area on the deck exposed to the weather, where water may be entrapped. Wells are considered to be deck areas bounded on two or more sides by deck structures.

Regulation 4
Deck line

The deck line is a horizontal line 300 mm in length and 25 mm in breadth. It shall be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge shall normally pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell (as illustrated in figure 6.1 contained in regulation 6), provided that the deck line may be placed with reference to another fixed

point on the ship on condition that the freeboard is correspondingly corrected. The location of the reference point and the identification of the freeboard deck shall in all cases be indicated on the International Load Line Certificate.

Regulation 5
Load line mark

The load line mark shall consist of a ring 300 mm in outside diameter and 25 mm wide which is intersected by a horizontal line 450 mm in length and 25 mm in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the ring. The centre of the ring shall be placed amidships and at a distance equal to the assigned summer freeboard measured vertically below the upper edge of the deck line (as illustrated in figure 6.2).

Regulation 6
Lines to be used with the load line mark

(1) The lines which indicate the load line assigned in accordance with these regulations shall be horizontal lines 230 mm in length and 25 mm in breadth which extend forward of, unless expressly provided otherwise, and at right angles to, a vertical line 25 mm in breadth marked at a distance 540 mm forward of the centre of the ring (as illustrated in figure 6.2).

(2) The following load lines shall be used:

(a) The Summer Load Line indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the ring and also by a line marked S.

(b) The Winter Load Line indicated by the upper edge of a line marked W.

(c) The Winter North Atlantic Load Line indicated by the upper edge of a line marked WNA.

(d) The Tropical Load Line indicated by the upper edge of a line marked T.

(e) The Fresh Water Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked F. The Fresh Water Load Line in summer is marked abaft the vertical line. The difference between the Fresh Water Load Line in summer and the Summer Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other load lines.

(f) The Tropical Fresh Water Load Line indicated by the upper edge of a line marked TF and marked abaft the vertical line.

(3) If timber freeboards are assigned in accordance with these regulations, the timber load lines shall be marked in addition to ordinary load lines. These lines shall be horizontal lines 230 mm in length and 25 mm in breadth which extend abaft unless expressly provided otherwise, and are at right angles to, a vertical line 25 mm in breadth marked at a distance 540 mm abaft the centre of the ring (as illustrated in figure 6.3).

(4) The following timber load lines shall be used:

(a) The Summer Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LS.

(b) The Winter Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LW.

(c) The Winter North Atlantic Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LWNA.

(d) The Tropical Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LT.

(e) The Fresh Water Timber Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked LF and marked forward of the vertical line. The difference between the Fresh Water Timber Load Line in summer and the Summer Timber Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other timber load lines.

(f) The Tropical Fresh Water Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LTF and marked forward of the vertical line.

(5) Where the characteristics of a ship or the nature of the ship's service or navigational limits make any of the seasonal lines inapplicable, these lines may be omitted.

(6) Where a ship is assigned a greater than minimum freeboard so that the load line is marked at a position corresponding to, or lower than, the lowest seasonal load line assigned at minimum freeboard in accordance with the present Protocol*, only the Fresh Water Load Line need be marked.

(7) Where a Winter North Atlantic Load Line is identical with the Winter Load Line corresponding to the same vertical line, this load line shall be marked W.

(8) Alternative/additional load lines required by other international conventions in force may be marked at right angles to and abaft the vertical line specified in paragraph (1).

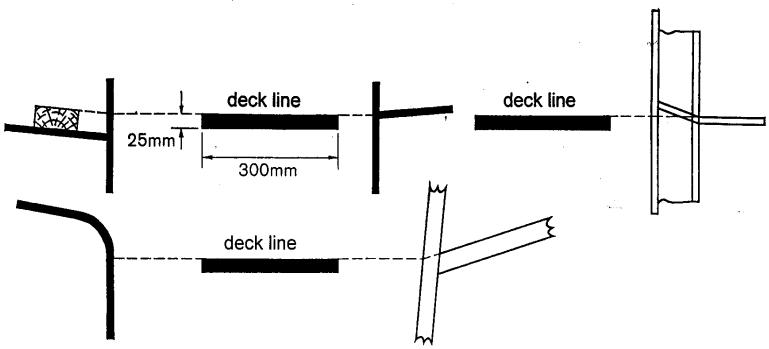


Figure 6.1 Deck line

* Note by the Secretariat: Because the replacement text is a consolidated text of both the present Convention and Protocol relating thereto, the word "Convention" has been replaced by "Protocol", as appropriate.

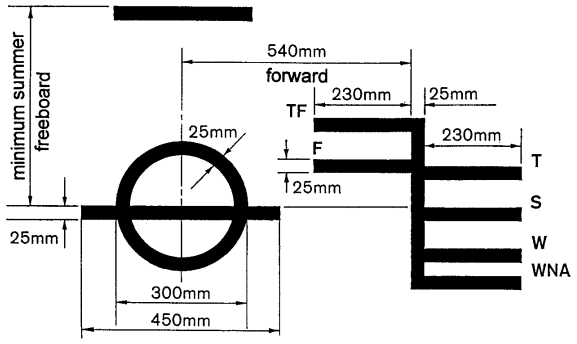


Figure 6.2 Load line mark and lines to be used with this mark

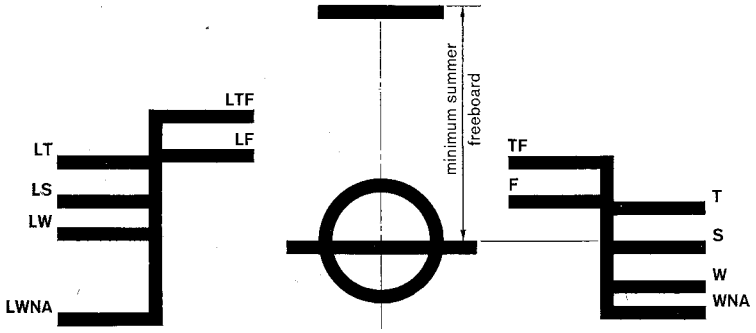


Figure 6.3 Timber load line mark and lines to be used with this mark

Regulation 7
Mark of assigning Authority

The mark of the Authority by whom the load lines are assigned may be indicated alongside the load line ring above the horizontal line which passes through the centre of the ring, or above and below it. This mark shall consist of not more than four initials to identify the Authority's name, each measuring approximately 115 mm in height and 75 mm in width.

Regulation 8
Details of marking

The ring, lines and letters shall be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They shall also be permanently marked on the sides of the ships to the satisfaction of the Administration. The marks shall be plainly visible and, if necessary, special arrangements shall be made for this purpose.

Regulation 9
Verification of marks

The International Load Line Certificate shall not be delivered to the ship until the officer or surveyor acting under the provisions of article 13 of the Convention has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

CHAPTER II
CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD

Regulation 10
Information to be supplied to the master

(1) The master of every new ship shall be supplied with information to arrange for the loading and ballasting of his ship in such a way as to avoid the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure, provided that this requirement need not apply to any particular length, design or class of ship where the Administration considers it to be unnecessary.

(2) Information shall be provided to the master in a form that is approved by the Administration or a recognised organization. Stability information, and loading information also related to ship strength when required under paragraph (1), shall be carried on board at all times together with evidence that the information has been approved by the Administration

(3) Ships which are not required under the International Convention for Safety of Life at Sea in force to undergo an inclining test upon its completion shall:

(a) be so inclined and the actual displacement and position of the centre of gravity shall be determined for the lightship condition;

(b) if the Administration so approves, have its inclining test on completion dispensed with, provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the ship can be obtained from such basic data;

(c) if the Administration decides that the performance of an inclining experiment is not practicable or safe or yields inaccurate results due to the specific proportions, arrangements, strength or hull form of a ship, have the ship's lightship characteristics determined by a detailed weight estimate confirmed by a lightweight survey;

(d) have supplied for the use of its master such information* as is necessary to enable the master, by rapid and simple processes, to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under all conditions likely to be encountered in normal service; and

(e) carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration.

(4) Where any alterations are made to a ship so as to materially affect the loading or stability information supplied to the master, amended information shall be provided. If necessary the ship shall be re-inclined.

---

* Refer to the Code on Intact Stability adopted originally by resolution A.749(18), as amended.

Regulation 11
Superstructure end bulkheads

Bulkheads at exposed ends of enclosed superstructures shall be of an acceptable level of strength.

Regulation 12
Doors

(1) All access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be fitted with doors of steel or other equivalent material, permanently and strongly attached to the bulkhead, and framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the un-pierced bulkhead and weathertight when closed. The means for securing these doors weathertight shall consist of gaskets and clamping devices or other equivalent means and shall be permanently attached to the bulkhead or to the doors themselves, and the doors shall be so arranged that they can be operated from both sides of the bulkhead.

(2) Unless otherwise permitted by the Administration, doors shall open outwards to provide additional security against the impact of the sea.

(3) Except as otherwise provided in these regulations, the height of the sills of access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be at least 380 mm above the deck.

(4) Portable sills shall be avoided. However, in order to facilitate the loading/unloading of heavy spare parts or similar, portable sills may be fitted on the following conditions:

(a) they must be installed before the ship leaves port; and

(b) sills shall be gasketed and fastened by closely spaced through bolts.

Regulation 13
Position of hatchways, doorways and ventilators

For the purpose of the regulations, two positions of hatchways, doorways and ventilators are defined as follows:

Position 1 - Upon exposed freeboard and raised quarter decks, and upon exposed superstructure decks situated forward of a point located a quarter of the ship's length from the forward perpendicular.

Position 2 - Upon exposed superstructure decks situated abaft a quarter of the ship's length from the forward perpendicular and located at least one standard height of superstructure above the freeboard deck.

Upon exposed superstructure decks situated forward of a point located a quarter of the ship's length from the forward perpendicular and located at least two standard heights of superstructure above the freeboard deck.

Regulation 14
Cargo and other hatchways

(1) The means for securing the weathertightness of cargo and other hatchways in position 1 and 2 shall be at least equivalent to the requirements of regulation 16-1.

(2) Coamings and hatchway covers to exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall comply with the requirements of the Administration.

Regulation 15
Hatchways closed by portable covers and secured weathertight by tarpaulins and battening devices

(1) Unless granted otherwise by the Administration, ships subject to the 1988 Load Line Protocol shall comply with regulations 16 and 16-1.

Hatchway covers

(2) The width of each bearing surface for hatchway covers shall be at least 65 mm.

(3) Where covers are made of wood, the finished thickness shall be at least 60 mm in association with a span of not more than 1.5 m.

(4) Where covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 t/m^2 on hatchways in position 1, and not less than 1.30 t/m^2 on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 4.25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0028 times the span under these loads.

(5) The assumed loads on hatchways in position 1 may be reduced to 1 t/m^2 for ships 24 m in length and shall be not less than 1.75 t/m^2 for ships 100 m in length. The corresponding loads on hatchways in position 2 may be reduced to 0.75 t/m^2 and 1.30 t/m^2, respectively. In all cases, values at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

Portable beams

(6) Where portable beams for supporting hatchway covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 t/m^2 on hatchways in position 1 and not less than 1.30 t/m^2 on hatchways in position 2 and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span under these loads. For ships of not more than 100 m in length the requirements of paragraph (5) shall be applicable.

Pontoon covers

(7) Where pontoon covers used in place of portable beams and covers are made of mild steel the strength shall be calculated with the assumed loads given in paragraph (4), and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than 1% of the spacing of stiffeners or 6 mm if that be greater. For ships of not more than 100 m in length the requirements of paragraph (5) are applicable.

(8) The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent to those of mild steel to the satisfaction of the Administration.

Carriers or sockets

(9) Carriers or sockets for portable beams shall be of substantial construction, and shall provide means for the efficient fitting and securing of the beams. Where rolling types of beams are used, the arrangements shall ensure that the beams remain properly in position when the hatchway is closed.

Cleats

(10) Cleats shall be set to fit the taper of the wedges. They shall be at least 65 mm wide and spaced not more than 600 mm centre to centre; the cleats along each side or end shall be not more than 150 mm from the hatch corners.

Battens and wedges

(11) Battens and wedges shall be efficient and in good condition. Wedges shall be of tough wood or other equivalent material. They shall have a taper of not more than 1 in 6 and shall be not less than 13 mm thick at the toes.

Tarpaulins

(12) At least two layers of tarpaulin in good condition shall be provided for each hatchway in position 1 or 2. The tarpaulins shall be waterproof and of ample strength. They shall be of a material of at least an approved standard weight and quality.

Security of hatchway covers

(13) For all hatchways in position 1 or 2 steel bars or other equivalent means shall be provided in order efficiently and independently to secure each section of hatchway covers after the tarpaulins are battened down. Hatchway covers of more than 1.5 m in length shall be secured by at least two such securing appliances.

Regulation 16
Hatchway coamings

(1) The coamings of hatchways shall be of substantial construction in accordance with their position, and their height above the deck shall be at least as follows:

(a) 600 mm if in position 1; and
(b) 450 mm if in position 2.

(2) The height of these coamings may be reduced, or the coamings omitted entirely, on condition that the Administration is satisfied that the safety of the ship is not thereby impaired in any sea conditions.

Regulation 16-1
Hatch covers

(1) All hatchways in positions 1 and 2 shall be fitted with hatch covers of steel or other equivalent material. Except as provided in regulation 14(2) such covers shall be weathertight and fitted with gaskets and clamping devices. The means for securing and maintaining weathertightness shall be to the satisfaction of the Administration. The arrangements shall ensure that the tightness can be maintained in any sea conditions, and for this purpose tests for tightness shall be required at the initial survey, and may be required at renewal and annual surveys or at more frequent intervals.

Hatch cover minimum design loads

(2) For ships of 100 m in length and above

(a) Position 1 hatch covers located in the forward quarter of ship's length shall be designed for wave loads at the forward perpendicular, calculated from the following equation:

$$\text{Load} = 5.0 + (L_H - 100)a \ \ t/m^2$$

where :

L_H is L for ships of not more than 340 m but not less than 100 m in length and equal to 340 m for ships of more than 340 m in length;
L is the length of the ship (metres), as defined in regulation 3;
a is given in table 16-1.1,

and reduced linearly to 3.5 t/m^2 at the end of the forward quarter's length, as shown in table 16-1.2. The design load used for each hatch cover panel shall be that determined at its midpoint location.

(b) All other position 1 hatch covers shall be designed to 3.5 t/m^2

(c) Position 2 hatch covers shall be designed to 2.6 t/m^2 .

(d) Where a position 1 hatchway is located at least one superstructure standard height higher than the freeboard deck, it may be designed to 3.5 t/m^2.

	a
Type B Freeboard ships	0.0074
Ships assigned reduced freeboard by regulations 27(9) or (10)	0.0363

Table 16 –1.1

(3) For ships 24 m in length

(a) Position 1 hatch covers located in the forward quarter of ship's length shall be designed for wave loads of 2.43 t/m^2 at the forward perpendicular and reduced linearly to 2.0 t/m^2 at the end of the forward quarter's length as shown in table 16-1.2. The design load used for each hatch cover panel shall be that determined at its midpoint location.

(b) All other position 1 hatch covers shall be designed to 2.0 t/m^2.

(c) Position 2 hatch covers shall be designed to 1.5 t/m^2.

(d) Where a position 1 hatchway is located at least one superstructure standard height higher than the freeboard deck, it may be designed to 2.0 t/m^2.

(4) For ships between 24 m and 100 m in length wave loads shall be obtained by linear interpolation as shown in table 16-1.

	Position 1 Longitudinal position			Position 2
	FP	0.25L	Aft of 0.25L	
L>100 m				
Freeboard deck	Equation in 16-1(2)(a)	3.5 t/m^2	3.5 t/m^2	
Superstructure deck	3.5 t/m^2		2.6 t/m^2	
L=100 m				
Freeboard deck	5.0 t/m^2	3.5t/m^2	3.5 t/m^2	
Superstructure deck	3.5 t/m^2		2.6 t/m^2	
L=24 m				
Freeboard deck	2.43 t/m^2	2.0 t/m^2	2.0 t/m^2	
Superstructure deck	2.0 t/m^2		1.5 t/m^2	

Table 16-1.2

Values of wave load for ship lengths between 24 m and 100 m, and for positions between FP and 0.25 L, shall be obtained by linear interpolation.

(5) All hatch covers shall be designed such that:

(a) The product of the maximum stress determined in accordance with the above loads and the factor of 1.25 shall not exceed the minimum upper yield point strength of the material in tension and the critical buckling strength in compression.

(b) The deflection is limited to not more than 0.0056 times the span.

(c) Steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than 1% of the spacing of stiffeners or 6 mm if that be greater.

(d) An appropriate corrosion margin is incorporated.

Alternative securing arrangements

(6) The means for securing and maintaining weathertightness by other means than gaskets and clamping shall be to the satisfaction of the Administration.

(7) Hatch covers which rest on coamings shall be located in their closed position by means capable of withstanding horizontally acting loads in any sea conditions.

Regulation 17
Machinery space openings

(1) Machinery space openings in position 1 or 2 shall be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength shall be specially considered. Access openings in such casings shall be fitted with doors complying with the requirements of regulation 12(1), the sills of which shall be at least 600 mm above the deck if in position 1, and at least 380 mm above the deck if in position 2. Other openings in such casings shall be fitted with equivalent covers, permanently attached in their proper positions.

(2) Where machinery casings are not protected by other structures, double doors (i.e. inner and outer doors complying with the requirements of regulation 12(1)) shall be required for ships assigned freeboards less than those based on table 28.2 of regulation 28. An inner sill of 230 mm in conjunction with the outer sill of 600 mm shall be provided.

(3) Coamings of any fiddley, funnel or machinery space ventilator in an exposed position on the freeboard deck or superstructure deck shall be as high above the deck as is reasonable and practicable. In general, ventilators necessary to continuously supply the machinery space shall have coamings of sufficient height to comply with regulation 19(3), without having to fit weathertight closing appliances. Ventilators necessary to continuously supply the emergency generator room, if this is considered buoyant in the stability calculation or protecting opening leading below, shall have coamings of sufficient height to comply with regulation 19(3), without having to fit weathertight closing appliances.

(4) Where due to ship size and arrangement this is not practicable, lesser heights for machinery space and emergency generator room ventilator coamings, fitted with weathertight closing appliances in accordance with regulation 19(4), may be

permitted by the Administration in combination with other suitable arrangements to ensure an uninterrupted, adequate supply of ventilation to these spaces.

(5) Fiddley openings shall be fitted with strong covers of steel or other equivalent material permanently attached in their proper positions and capable of being secured weathertight.

Regulation 18
Miscellaneous openings in freeboard and superstructure decks

(1) Manholes and flush scuttles in position 1 or 2 or within superstructures other than enclosed superstructures shall be closed by substantial covers capable of being made watertight. Unless secured by closely spaced bolts, the covers shall be permanently attached.

(2) Openings in freeboard decks other than hatchways, machinery space openings, manholes and flush scuttles shall be protected by an enclosed superstructure, or by a deckhouse or companionway of equivalent strength and weathertightness. Similarly, any such opening in an exposed superstructure deck, in the top of a deckhouse on the freeboard deck which gives access to a space below the freeboard deck or a space within an enclosed superstructure shall be protected by an efficient deckhouse or companionway. Doorways in such companionways or deckhouses that lead or give access to stairways leading below, shall be fitted with doors in accordance with regulation 12(1). Alternatively, if stairways within a deckhouse are enclosed within properly constructed companionways fitted with doors complying with regulation 12(1), the external door need not be weathertight.

(3) Openings in the top of a deckhouse on a raised quarterdeck or superstructure of less than standard height, having a height equal to or greater than the standard quarterdeck height are to be provided with an acceptable means of closing but need not be protected by an efficient deckhouse or companionway as defined in the regulation provided the height of the deckhouse is at least the standard height of a superstructure. Openings in the top of the deck house on a deck house of less than a standard superstructure height may be treated in a similar manner.

(4) In position 1 the height above the deck of sills to the doorways in companionways shall be at least 600 mm. In position 2 it shall be at least 380 mm.

(5) Where access is provided from the deck above as an alternative to access from the freeboard deck in accordance with regulation 3(11)(b) then the height of sills into a bridge or poop shall be 380 mm. The same shall apply to deckhouses on the freeboard deck.

(6) Where access is not provided from above, the height of the sills to doorways in deckhouses on the freeboard deck shall be 600 mm.

(7) Where the closing appliances of access openings in superstructures and deckhouses are not in accordance with regulation 12(1), interior deck openings shall be considered exposed (i.e. situated in the open deck).

Regulation 19
Ventilators

(1) Ventilators in position 1 or 2 to spaces below freeboard deck or decks of enclosed superstructures shall have coamings of steel or other equivalent material, substantially constructed and efficiently connected to the deck. Ventilators in position 1 shall have coamings of a height of at least 900 mm above the deck; in position 2 the coamings shall be of a height at least 760 mm above the deck. Where the coaming of any ventilator exceeds 900 mm in height it shall be specially supported.

(2) Ventilators passing through superstructures other than enclosed superstructures shall have substantially constructed coamings of steel or other equivalent material at the freeboard deck.

(3) Ventilators in position 1 the coamings of which extend to more than 4.5 m above the deck, and in position 2 the coamings of which extend to more than 2.3 m above the deck, need not be fitted with closing arrangements unless specifically required by the Administration.

(4) Except as provided in paragraph (3), ventilator openings shall be provided with weathertight closing appliances of steel or other equivalent material. In ships of not more than 100 m in length the closing appliances shall be permanently attached; where not so provided in other ships, they shall be conveniently stowed near the ventilators to which they are to be fitted.

(5) In exposed locations, the height of coamings may be increased to the satisfaction of the Administration.

Regulation 20
Air pipes

(1) Where air pipes to ballast and other tanks extend above the freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes shall be of substantial construction; the height from the deck to the point where water may have access below shall be at least 760 mm on the freeboard deck and 450 mm on the superstructure deck.

(2) Where these heights may interfere with the working of the ship, a lower height may be approved, provided the Administration is satisfied that the closing arrangements and other circumstances justify a lower height.

(3) Air pipes shall be provided with automatic closing devices.

(4) Pressure-vacuum valves (PV valves) may be accepted on tankers.

Regulation 21
Cargo ports and other similar openings

(1) Cargo ports and other similar openings in the sides of ships below the freeboard deck shall be fitted with doors so designed as to ensure the same watertightness and structural integrity as the surrounding shell plating. Unless otherwise granted by the Administration, these opening shall open outwards. The number of such openings shall be the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

(2) Unless otherwise permitted by the Administration, the lower edge of openings referred to in paragraph (1) shall not be below a line drawn parallel to the freeboard deck at side, which is at its lowest point at least 230 mm above the upper edge of the uppermost load line.

(3) Where it is permitted to arrange cargo ports and other similar openings with their lower edge below the line specified in paragraph (2), additional features shall be fitted to maintain the watertight integrity.

(4) The fitting of a second door of equivalent strength and watertightness is one acceptable arrangement. A leakage detection device shall be provided in the compartment between the two doors. Drainage of this compartment to the bilges controlled by a readily accessible screw down valve, shall be arranged. The outer door shall open outwards.

(5) Arrangements for bow doors and their inner doors, side doors and stern doors and their securings shall be in compliance with the requirements of a recognised organization, or with the applicable national standards of the Administration and which provide an equivalent level of safety.

Regulation 22
Scuppers, inlets and discharges

(1) (a) Discharges led through the shell either from spaces below the freeboard deck or from within superstructures and deckhouses on the freeboard deck fitted with doors complying with the requirements of regulation 12 shall, except as provided in paragraph (2), be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Normally each separate discharge shall have one automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck. Where the inboard end of the discharge pipe is located at least 0.01 L above the Summer Load Line, the discharge may have two automatic non-return valves without positive means of closing. Where that vertical distance exceeds 0.02 L, a single automatic non-return valve without positive means of closing may be accepted. The means for operating the positive action valve shall be readily accessible and provided with an indicator showing whether the valve is open or closed.

(b) One automatic non-return valve and one sluice valve controlled from above the freeboard deck instead of one automatic non-return valve with a positive means of closing from a position above the freeboard deck, is acceptable.

(c) Where two automatic non-return valves are required, the inboard valve shall always be accessible for examination under service conditions (i.e., the inboard valve shall be above the level of the Tropical Load Line). If this is not practicable, then, provided a locally controlled sluice valve is fitted between the two automatic non-return valves, the inboard valve need not be located above the Tropical Load Line.

(d) Where sanitary discharges and scuppers lead overboard through the shell in way of machinery spaces, a locally operated positive closing valve at the shell, together with a non-return valve inboard, is acceptable. The controls of the valves are to be in an easily accessible position.

(e) The position of the inboard end of discharges shall be related to the Summer Timber Load Line when a timber freeboard is assigned.

(f) The requirements for non-return valves are applicable only to those discharges which remain open during the normal operation of a ship. For discharges which are to be kept closed at sea, a single screw down valve operated from the deck is acceptable.

(g) Table 22.1 provides the acceptable arrangements of scuppers, inlets, and discharges.

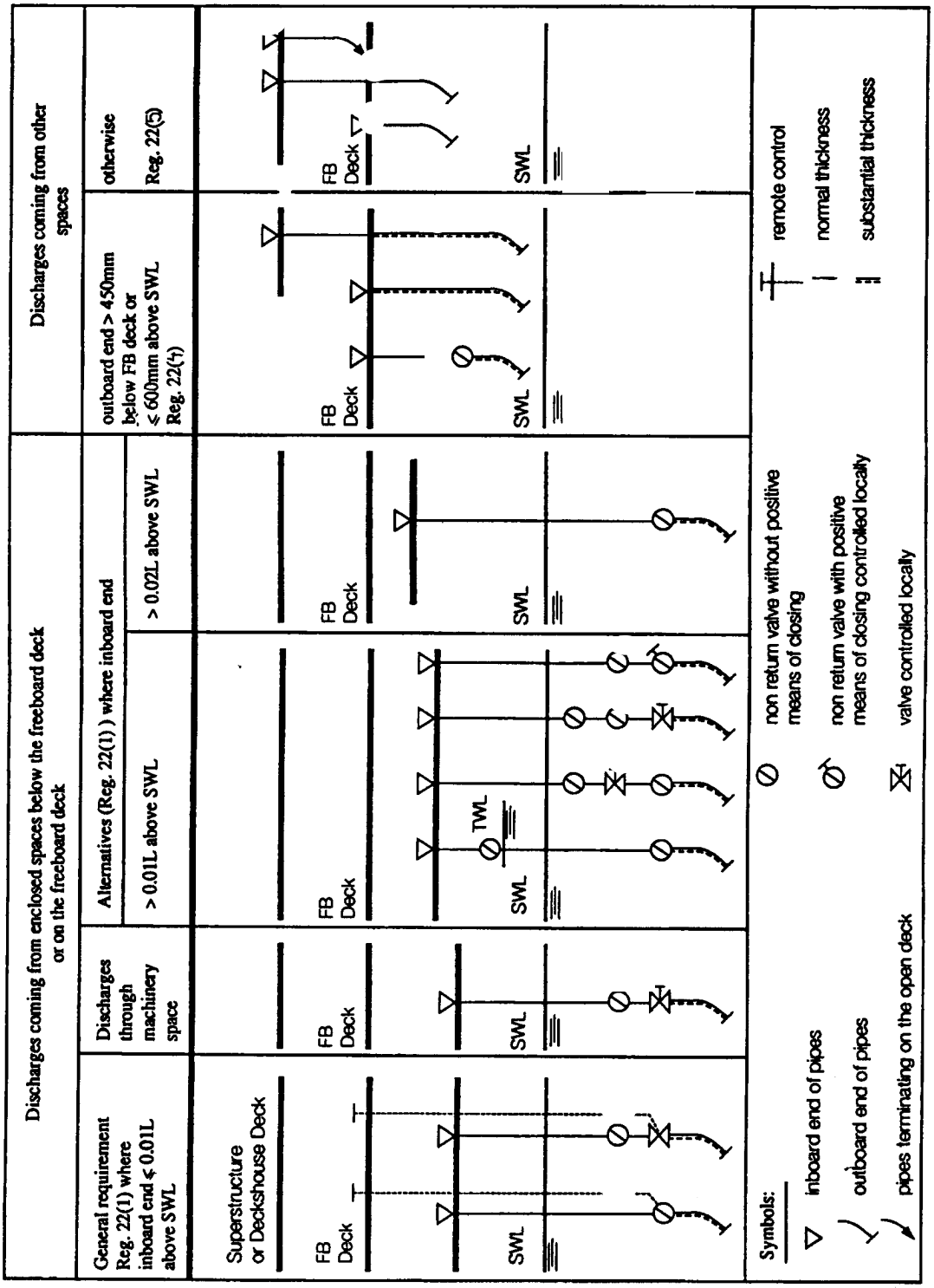


Table 22.1

(2) Scuppers led through the shell from enclosed superstructures used for the carriage of cargo shall be permitted only where the edge of the freeboard deck is not immersed when the ship heels 5° either way. In other cases the drainage shall be led inboard in accordance with the requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea in force.

(3) In manned machinery spaces, main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with the operation of machinery may be controlled locally. The controls shall be readily accessible and shall be provided with indicators showing whether the valves are open or closed.

(4) Scuppers and discharge pipes originating at any level and penetrating the shell either more than 450 mm below the freeboard deck or less than 600 mm above the summer load line, shall be provided with a non-return valve at the shell. This valve, unless required by paragraph (2), may be omitted if the piping is of substantial thickness (see paragraph (7) below).

(5) Scuppers leading from superstructures or deckhouses not fitted with doors complying with the requirements of regulation 12 shall be led overboard.

(6) All shell fittings and the valves required by this regulation shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable. All pipes to which this regulation refers shall be of steel or other equivalent material to the satisfaction of the Administration.

(7) Scupper and discharge pipes:

(a) For scupper and discharge pipes, where substantial thickness is not required:

(i) for pipes having an external diameter equal to or less than 155 mm, the thickness shall not be less than 4.5 mm;

(ii) for pipes having an external diameter equal to or more than 230 mm, the thickness shall not be less than 6 mm.

Intermediate sizes shall be determined by linear interpolation.

(b) For scupper and discharge pipes, where substantial thickness is required:

(i) for pipes having an external diameter equal to or less than 80 mm, the thickness shall not be less than 7 mm;

(ii) for pipes having an external diameter of 180 mm, the thickness shall not be less than 10 mm;

(iii) for pipes having an external diameter equal to or more than 220 mm, the thickness shall not be less than 12.5 mm; and

Intermediate sizes shall be determined by linear interpolation.

Regulation 22-1
Garbage chutes

(1) Two gate valves controlled from the working deck of the chute instead of the non-return valve with a positive means of closing from a position above the freeboard deck, are acceptable.

(i) The lower gate valve shall, in addition, be controlled from a position above the freeboard deck. An interlock system between the two valves shall be arranged.

(ii) The inboard end shall be located above the waterline formed by an 8.5° heel to port or starboard at a draft corresponding to the assigned summer freeboard, but not less than 1,000 mm above the summer waterline. Where the inboard end exceeds 0.01L above the summer waterline, valve control from the freeboard deck is not required provided the inboard gate valve is always accessible under service conditions.

(iii) Alternatively the upper and lower gate valves may be replaced by a hinged weathertight cover at the inboard end of the chute together with a discharge flap. The cover and flap shall be arranged with an interlock so that the discharge flap cannot be operated until the hopper cover is closed.

(2) The entire chute, including the cover, shall be constructed of material of substantial thickness.

(3) The controls for the gate valves and/or hinged covers shall be clearly marked: "Keep closed when not in use".

(4) Where the inboard end of the chute is below the freeboard deck of a passenger ship or the equilibrium waterlines of a cargo ship to which damage stability requirements apply then:

(i) the inboard end hinged cover/valve shall be watertight;

(ii) the valve shall be a screw-down non-return valve fitted in an easily accessible position above the deepest load line; and

(iii) the screw-down non-return valve shall be controlled from a position above the bulkhead deck and provided with open/closed indicators. The valve control shall be clearly marked: "Keep closed when not in use".

Regulation 22-2
Spurling pipes and cable lockers

(1) Spurling pipes and cable lockers shall be watertight up to the weather deck.

(2) Where means of access is provided, it shall be closed by a substantial cover and secured by closely spaced bolts.

(3) Spurling pipes through which anchor cables are led shall be provided with permanently attached closing appliances to minimize water ingress.

Regulation 23
Side scuttles, windows and skylights

(1) Side scuttles and windows, together with their glasses, deadlights and storm covers*, if fitted, shall be of an approved design and substantial construction. Non-metallic frames are not acceptable.

(2) Side scuttles are defined as being round or oval openings with an area not exceeding 0.16 m^2. Round or oval openings having areas exceeding 0.16 m^2 shall be treated as windows.

(3) Windows are defined as being rectangular openings generally, having a radius at each corner relative to the window size and round or oval openings with an area exceeding 0.16 m^2.

(4) Side scuttles to the following spaces shall be fitted with hinged inside deadlights:

(a) spaces below freeboard deck;

(b) spaces within the first tier of enclosed superstructures;

(c) first tier deckhouses on the freeboard deck protecting openings leading below or considered buoyant in stability calculations.

Deadlights shall be capable of being closed and secured watertight if fitted below the freeboard deck and weathertight if fitted above.

(5) Side scuttles shall not be fitted in such a position that their sills are below a line drawn parallel to the freeboard deck at side and having its lowest point 2.5% of the breadth (B), or 500 mm, whichever is the greatest distance, above the Summer Load Line (or Timber Summer Load Line if assigned).

(6) If required damage stability calculations indicate that the side scuttles would become immersed at any intermediate stage of flooding or the final equilibrium waterline they shall be of the non-opening type.

(7) Windows shall not be fitted in the following locations:

(a) below the freeboard deck;

(b) in the first tier end bulkheads or sides of enclosed superstructures; or

(c) in first tier deckhouses that are considered buoyant in the stability calculations.

(8) Side scuttles and windows at the side shell in the second tier shall be provided with hinged inside deadlights capable of being closed and secured weathertight if the superstructure protects direct access to an opening leading below or is considered buoyant in the stability calculations.

---

* Deadlights are fitted to the inside of windows and side scuttles, while storm covers are fitted to the outside of windows, where accessible, and may be hunged or portable.

(9) Side scuttles and windows in side bulkheads set inboard from the side shell in the second tier which protect direct access below to spaces listed in paragraph (4), shall be provided with either hinged inside deadlights or, where they are accessible, permanently attached external storm covers which are capable of being closed and secured weathertight.

(10) Cabin bulkheads and doors in the second tier and above separating side scuttles and windows from a direct access leading below or the second tier considered buoyant in the stability calculations may be accepted in place of deadlights or storm covers fitted to the side scuttles and windows.

(11) Deckhouses situated on a raised quarter deck or on the deck of a superstructure of less than standard height, may be regarded as being in the second tier as far as the requirements for deadlights are concerned, provided the height of the raised quarter deck or superstructure is equal to or greater than the standard quarter deck height.

(12) Fixed or opening skylights shall have glass thickness appropriate to their size and position as required for side scuttles and windows. Skylight glasses in any position shall be protected from mechanical damage and where fitted in position 1 or 2, shall be provided with permanently attached deadlights or storm covers.

Regulation 24
Freeing ports

(1) (a) Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form wells, ample provision shall be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them.

(b) Except as provided in paragraphs (1)(c) and (2), the minimum freeing port area (A) on each side of the ship for each well on the freeboard deck shall be that given by the following formulae in cases where the sheer in way of the well is standard or greater than standard.

The minimum area for each well on superstructure decks shall be one-half of the area given by the following formulae:

Where the length of bulwark (l) in the well is 20 m or less

$$A = 0.7 + 0.035\, l \text{ m}^2,$$

where l exceeds 20 m

$$A = 0.07\, l \text{ m}^2.$$

l need in no case be taken as greater than 0.7L.

If the bulwark is more than 1.2 m in average height, the required area shall be increased by 0.004 m^2 per metre of length of well for each 0.1 m difference in height. If the bulwark is less than 0.9 m in average height, the required area may be decreased by 0.004 m^2 per m of length of well for each 0.1 m difference in height.

(c) In ships with no sheer, the area calculated according to paragraph (b) shall be increased by 50%. Where the sheer is less than the standard, the percentage shall be obtained by linear interpolation.

(d) On a flush deck ship with a deckhouse amidships having a breadth at least 80% of the beam of the ship and the passageways along the side of the ship not exceeding 1.5 m in width, two wells are formed. Each shall be given the required freeing port area based upon the length of each well.

(e) Where a screen bulkhead is fitted completely across the ship at the forward end of a midship deckhouse, the exposed deck is divided into two wells and there is no limitation on the breadth of the deckhouse.

(f) Wells on raised quarterdecks shall be treated as being on freeboard decks.

(g) Gutter bars greater than 300 mm in height fitted around the weather decks of tankers in way of cargo manifolds and cargo piping shall be treated as bulwarks. Freeing ports shall be arranged in accordance with this regulation. Closures attached to the freeing ports for use during loading and discharge operations are to be arranged in such a way that jamming cannot occur while at sea.

(2) Where a ship fitted with a trunk does not comply with the requirements of regulation 36(1)(e) or where continuous or substantially continuous hatchway side coamings are fitted between detached superstructures, the minimum area of the freeing port openings shall be calculated from the following table:

Breadth of hatchway or trunk in relation to the breadth of ship	**Area of freeing ports in relation to the total area of the bulwarks**
40% or less	20%
75% or more	10%

The area of freeing ports at intermediate breadths shall be obtained by linear interpolation.

(3) The effectiveness of the freeing area in bulwarks required by paragraph (1) depends on the free flow area across the deck of a ship.

The free flow area on deck is the net area of gaps between hatchways, and between hatchways and superstructures and deckhouses up to the actual height of the bulwark.

The freeing port area in bulwarks shall be assessed in relation to the net free flow area as follows:

(a) If the free flow area is not less than the freeing area calculated from paragraph (2) as if the hatchway coamings were continuous, then the minimum freeing port area calculated from paragraph (1) shall be deemed sufficient.

(b) If the free flow area is equal to, or less than the area calculated from paragraph (1), minimum freeing area in the bulwarks shall be determined from paragraph (2).

(c) If the free flow area is smaller than calculated from paragraph (2), but greater than calculated from paragraph (1), the minimum freeing area in the bulwark shall be determined from the following formula:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \text{ m}^2$$

where:

F_1 is the minimum freeing area calculated from paragraph (1);
F_2 is the minimum freeing area calculated from paragraph (2); and
f_p is the total net area of passages and gaps between hatch ends and superstructures or deckhouses up to the actual height of bulwark.

(4) In ships having superstructures on the freeboard deck or superstructure decks, which are open at either or both ends to wells formed by bulwarks on the open decks, adequate provision for freeing the open spaces within the superstructures shall be provided.

The minimum freeing port area on each side of the ship for the open superstructure (As) and for the open well (A_w), shall be calculated in accordance with the following procedure:

(a) Determine the total well length (l_t) equal to the sum of the length of the open deck enclosed by bulwarks (l_w) and the length of the common space within the open superstructure (l_s).

(b) To determine (A_s):

(i) Calculate the freeing port area (A) required for an open well of length l_t in accordance with paragraph (1) with standard height bulwark assumed.

(ii) Multiply by the factor of 1.5 to correct for the absence of sheer, if applicable, in accordance with paragraph (1)(c).

(iii) Multiply by the factor (b_o/l_t) to adjust the freeing port area for the breadth (b_o) of the openings in the end bulkhead of the enclosed superstructure.

(iv) To adjust the freeing port area for that part of the entire length of the well which is enclosed by the open superstructure, multiply by the factor:

$$1 - (l_w/l_t)^2$$

where l_w and l_t are defined in paragraph (4)(a).

(v) To adjust the freeing port area for the distance of the well deck above the freeboard deck, for decks located more than 0.5 h_s above the freeboard deck, multiply by the factor :

$$0.5\ (h_s/h_w)$$

where hw is the distance of the well deck above the freeboard deck and h_s is one standard superstructure height.

(c) To determine (A_w):

(i) The freeing port area for the open well (A_w) shall be calculated in accordance with paragraph (b)(i), using l_w to calculate a nominal freeing port area (A'), and then adjusted for the actual height of the bulwark (h_b) by the application of one of the following area corrections, whichever is applicable:

For bulwarks greater than 1.2 m in height:

$$A_c = l_w((h_b - 1.2)/0.10)(0.004)\ m^2$$

For bulwarks less than 0.9 m in height:

$$A_c = l_w((h_b - 0.9)/0.10)(0.004)\ m^2$$

For bulwarks between 1.2 m and 0.9 m in height there is no correction (i.e. $A_c = 0$).

(ii) The corrected freeing port area, ($A_w = A' + A_c$), shall then be adjusted for absence of sheer, if applicable, and height above freeboard deck as in paragraphs (b)(ii) and (b)(v), using h_s and h_w.

(d) The resulting freeing port areas for the open superstructure (A_s) and for the open well (A_w) shall be provided along each side of the open space covered by the open superstructure and each side of the open well, respectively.

(e) The above relationships are summarised by the following equations, assuming l_t, the sum of l_w and l_s, is greater than 20 m:

Freeing port area A_w for the open well:

$$A_w = (0.07l_w + A_c)\ (\text{sheer correction})\ (0.5h_s/h_w)$$

Freeing port area A_s for the open superstructure:

$$A_s = (0.07l_t)\ (\text{sheer correction})\ (b_o/l_t)\ (1 - (l_w/l_t)2\ (0.5h_s/h_w)$$

Where l_t is 20 m or less, the basic freeing port area is $A = 0.7 + 0.035l_t$ in accordance with paragraph (1).

(5) The lower edges of freeing ports shall be as near the deck as practicable. Two-thirds of the freeing port area required shall be provided in the half of the well nearest the lowest point of the sheer curve. One third of the freeing port area required shall be evenly spread along the remaining length of the well. With zero or little sheer on the exposed freeboard deck or an exposed superstructure deck the freeing port area shall be evenly spread along the length of the well.

(6) All freeing port openings in the bulwarks shall be protected by rails or bars spaced approximately 230 mm apart. If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance shall be provided to prevent jamming. Hinges shall have pins or bearings of non-corrodible material. Shutters shall not be fitted with securing appliances.

Regulation 25
Protection of the crew

(1) The deckhouses used for the accommodation of the crew shall be constructed to an acceptable level of strength.

(2) Guard rails or bulwarks shall be fitted around all exposed decks. The height of the bulwarks or guard rails shall be at least 1 metre from the deck, provided that where this height would interfere with the normal operation of the ship, a lesser height may be approved if the Administration is satisfied that adequate protection is provided.

(3) Guard rails fitted on superstructure and freeboard decks shall have at least three courses. The opening below the lowest course of the guard rails shall not exceed 230 mm. The other courses shall be not more than 380 mm apart. In the case of ships with rounded gunwales the guard rail supports shall be placed on the flat of the deck. In other locations, guardrails with at least two courses, shall be fitted. The following provisions apply:

(a) Fixed, removable or hinged stanchions shall be fitted about 1.5 m apart. Removable or hinged stanchions shall be capable of being locked in the upright position.

(b) At least every third stanchion shall be supported by a bracket or stay.

(c) Where necessary for the normal operation of the ship, steel wire ropes may be accepted in lieu of guard rails. Wires shall be made taut by means of turnbuckles.

(d) Where necessary for the normal operation of the ship, chains fitted between two fixed stanchions and/or bulwarks are acceptable in lieu of guard rails.

(4) Satisfactory means for safe passage required by regulation 25-1 (in the form of guard rails, life lines, gangways or underdeck passages, etc.) shall be provided for the protection of the crew in getting to and from their quarters, the machinery space and any other spaces used in the essential operation of the ship.

(5) Deck cargo carried on any ship shall be so stowed that any opening which is in way of the cargo and which gives access to and from the crew's quarters, the machinery space and all other parts used in the essential operation of the ship, can be closed and secured against water ingress. Protection for the crew in the form of guard rails or life lines shall be provided above the deck cargo if there is no convenient passage on or below the deck of the ship.

Regulation 25-1
Means for safe passage of crew

(1) The safe passage of crew shall be provided by at least one of the means denoted in table 25-1.1 below:

Type of ship	Locations of access in ship	Assigned summer freeboard	Acceptable arrangements according to type of freeboard assigned***:			
			Type 'A'	Type 'B-100'	Type 'B-60'	Type 'B' and 'B+'
All ships other than oil tankers*, chemical tankers* and gas carriers*	**1.1 Access to midship quarters** 1.1.1 Between poop and bridge, or 1.1.2 Between poop and deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both.	< 3,000 mm	a b e	a b e	a b c(1) e f(1)	a b c(1) c(2) c(4) d(1) d(2) d(3) e f(1) f(2) f(4)
		> 3,000 mm	a b e	a b e	a b c(1) c(2) e f(1) f(2)	
	1.2 Access to ends 1.2.1 Between poop and bow (if there is no bridge), 1.2.2 Between bridge and bow, or 1.2.3 Between a deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both, and bow, or 1.2.4 In the case of a flush deck ship, between crew accommodation and the forward and after ends of ship.	≤ 3,000 mm	a b c(1) e f(1)	a b c(1) c(2) e f(1) f(2)	a b c(1) c(2) e f(1) f(2)	
		>3,000 mm	a b c(1) d(1) e f(1)	a b c(1) c(2) d(1) d(2) e f(1) f(2)	a b c(1) c(2) c(4) d(1) d(2) d(3) e f(1) f(2) f(4)	
Oil tankers*, chemical tankers* and gas carriers*	**2.1 Access to bow** 2.1.1 Between poop and bow or 2.1.2 Between a deckhouse containing living accommodation or navigating equipment, or both, and bow, or 2.1.3 In the case of a flush deck ship, between crew accommodation and the forward ends of ship.	≤ $(A_f + H_s)$**	a e f(1) f(5)			
		> $(A_f + H_s)$**	a e f(1) f(2)			
	2.2 Access to after end In the case of a flush deck ship, between crew accommodation and the after end of ship.	As required in 1.2.4 for other types of ships				

Table 25-1.1

* Oil tankers, chemical tankers and gas carriers as defined in SOLAS II-1/2.12, VII/8.2 and VII/11.2, respectively

** A_f: the minimum summer freeboard calculated as type 'A' ship regardless of the type freeboard actually assigned.
H_s: the standard height of superstructure as defined in regulation 33.

*** Arrangements a-f are described in subparagraph (a) below as indents (i) to (vi) respectively. Locations (1)-(5) are described in subparagraph (b) below

(a) Acceptable arrangements referred to in table 25-1.1 are defined as follows:

(i) A well lighted and ventilated under-deck passageway (with a clear opening of at least 0.8 m wide and 2 m high), as close as practicable to the freeboard deck, connecting and providing access to the locations in question.

(ii) A permanent and efficiently constructed gangway, fitted at or above the level of the superstructure deck, on or as near as practicable to the centre line of the ship, providing a continuous platform at least 0.6 m in width and a non-slip surface and with guard rails extending on each side throughout its length. Guard rails shall be at least 1 m high with three courses and constructed as required in regulation 25(3). A foot-stop shall be provided.

(iii) A permanent walkway at least 0.6 m in width, fitted at freeboard deck level and consisting of two rows of guard rails with stanchions spaced not more than 3 m. The number of courses of rails and their spacing shall be in accordance with regulation 25(3). On type 'B' ships, hatchway coamings not less than 0.6 m in height, may be accepted as forming one side of the walkway, provided that two rows of guard rails are fitted between the hatchways.

(iv) A wire rope lifeline not less than 10 mm in diameter, supported by stanchions not more than 10 m apart, or a single hand rail or wire rope attached to hatch coamings, continued and supported between hatchways.

(v) A permanent gangway that is:

- fitted located at or above the level of the superstructure deck;
- located on or as near as practicable to the centre line of the ship;
- located so as not to hinder easy access across the working areas of the deck;
- providing a continuous platform at least 1 m in width;
- constructed of fire resistant and non-slip material;
- fitted with guard rails extending on each side throughout its length; guard rails shall be at least 1 m high with courses as required by regulation 25(3) and supported by stanchions spaced not more than 1.5 m;
- provided with a foot stop on each side;
- having openings, with ladders where appropriate, to and from the deck. Openings shall not be more than 40 m apart;
- having shelters set in way of the gangway at intervals not exceeding 45 m if the length of the exposed deck to be traversed exceeds 70 m. Every such shelter shall be capable of accommodating at least one person and be so constructed as to afford weather protection on the forward, port and starboard sides.

(vi) A permanent walkway located at the freeboard deck level, on or as near as practicable to the centre line of the ship, having the same specifications as those for a permanent gangway listed in (e) except for foot stops. On type 'B' ships (certified for the carriage of liquids in bulk), with a combined height of hatch coaming and fitted hatch cover of not less than 1m in height, the hatchway coamings may be accepted as forming one side of the walkway, provided that two rows of guard rails are fitted between the hatchways.

(b) Permitted transverse locations for arrangements in subparagraphs (iii), (iv) and (vi) above, where appropriate:

(i) At or near the centre line of the ship; or fitted on hatchways at or near the centre line of the ship.
(ii) Fitted on each side of the ship.
(iii) Fitted on one side of the ship, provision being made for fitting on either side.
(iv) Fitted on one side of the ship only.
(v) Fitted on each side of the hatchways, as near to the centre line as practicable.

(c) Where wire ropes are fitted, turnbuckles shall be provided to ensure their tautness.

(d) Where necessary for the normal operation of the ship, steel wire ropes may be accepted in lieu of guard rails.

(e) Where necessary for the normal operation of the ship, chains fitted between two fixed stanchions are acceptable in lieu of guard rails.

(f) Where stanchions are fitted, every third stanchion shall be supported by a bracket or stay.

(g) Removable or hinged stanchions shall be capable of being locked in the upright position.

(h) A means of passage over obstructions, such as pipes or other fittings of a permanent nature, shall be provided.

(i) Generally, the width of the gangway or deck-level walkway should not exceed 1.5 m.

(2) For tankers less than 100 m in length, the minimum width of the gangway platform or deck level walkway fitted in accordance with paragraphs (e) or (f) above, respectively, may be reduced to 0.6 m.

Regulation 26
Special conditions of assignment for type 'A' ships

Machinery casings

(1) Machinery casings on type 'A' ships, as defined in regulation 27, shall be protected by one of the following arrangements:

(a) an enclosed poop or bridge of at least standard height; or

(b) by a deckhouse of equal height and equivalent strength.

(2) Machinery casings may, however, be exposed if there are no openings giving direct access from the freeboard deck to the machinery space. A door complying with the requirements of regulation 12 is acceptable in the machinery casing, provided that it leads to a space or passageway which is as strongly constructed as the casing and is separated from the stairway to the engine-room by a second weathertight door of steel or other equivalent material.

Gangway and Access

(3) A fore and aft permanent gangway, constructed in accordance with the provisions of regulation 25-1(1)(a)(v), shall be fitted on type 'A' ships at the level of the superstructure deck between the poop and the midship bridge or deckhouse where fitted. The arrangement contained in regulation 25-1(1)(a)(i) is considered an equivalent means of access to carry out the purpose of the gangway.

(4) Safe access from the gangway level shall be available between separate crew accommodations and also between crew accommodations and the machinery space.

Hatchways

(5) Exposed hatchways on the freeboard and forecastle decks or on the tops of expansion trunks on type 'A' ships shall be provided with efficient watertight covers of steel or other equivalent material.

Freeing arrangements

(6) Type 'A' ships with bulwarks shall have open rails fitted for at least half the length of the weather deck or other equivalent freeing arrangements. A freeing port area, in the lower part of the bulwarks, of 33% of the total area of the bulwarks is an acceptable equivalent freeing arrangement. The upper edge of the sheer strake shall be kept as low as practicable.

(7) Where superstructures are connected by trunks, open rails shall be fitted for the whole length of the exposed parts of the freeboard deck.

CHAPTER III
FREEBOARDS

Regulation 27
Types of ships

(1) For the purposes of freeboard computation, ships shall be divided into type ‘A’ and type 'B'.

Type 'A' ships

(2) A type 'A' ship is one which:

(a) is designed to carry only liquid cargoes in bulk;

(b) has a high integrity of the exposed deck with only small access openings to cargo compartments, closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material; and

(c) has low permeability of loaded cargo compartments.

(3) A type ‘A’ ship if over 150 m in length to which a freeboard less than type 'B' has been assigned, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph (13). In such a ship, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(4) A type ‘A’ ship shall be assigned a freeboard not less than that based on table 28.1.

Type ‘B’ ships

(5) All ships which do not come within the provisions regarding type ‘A’ ships in paragraphs (2) and (3) shall be considered as type ‘B’ ships.

(6) Type ‘B’ ships, which in position 1 have hatch covers fitted with securing arrangements accepted under the provisions of regulation 16-1(6) shall be assigned freeboards based upon the values given in table 28.2, increased by the values given in table 27.1:

Freeboard increase over tabular freeboard for type 'B' ships, for ships with hatch covers accepted under the provisions of regulation 16-1(6)

Length of ship (m)	Freeboard increase (mm)	Length of ship (m)	Freeboard increase (mm)	Length of ship (m)	Freeboard increase (mm)
108 and below	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273,	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.
Ships above 200 m in length shall be dealt with by the Administration.

Table 27.1

(7) Type ‘B’ ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 16-1(2) through (5), shall, except as provided in paragraphs (8) to (13) inclusive, be assigned freeboards based on table 28.2.

(8) Any type ‘B’ ship of over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (7), provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:

(a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;

(b) the freeing arrangements are adequate;

(c) the covers in position 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16-1(2) through (6) and have adequate strength, special care being given to their sealing and securing arrangements; and

(d) the ship, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph (13). In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(9) In calculating the freeboards for Type 'B' ships which comply with the requirements of paragraphs (8), (11), (12) and (13), the values from table 28.2 shall not be reduced by more than 60% of the difference between the tabular values in tables 28.1 and 28.2 for the appropriate ship lengths.

(10) (a) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (9) may be increased up to the total difference between the values in table 28.1 and those in table 28.2 on condition that the ship complies with the requirements of:

(i) regulation 26, other than paragraph (5), as if it were a Type ‘A’ ship;

(ii) paragraphs (8), (11) and (13); and

(iii) paragraph (12), provided that throughout the length of the ship any one transverse bulkhead will be assumed to be damaged, such that two adjacent fore and aft compartments shall be flooded simultaneously, except that such damage will not apply to the boundary bulkheads of a machinery space.

(b) In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

Initial condition of loading

(11) The initial condition of loading before flooding shall be determined as follows:

(a) The ship is loaded to its summer load waterline on an imaginary even keel.

(b) When calculating the vertical centre of gravity, the following principles apply:

(i) Homogeneous cargo is carried.

(ii) All cargo compartments, except those referred to under subparagraph (iii), but including compartments intended to be partially filled, shall be considered fully loaded except that in the

case of fluid cargoes each compartment shall be treated as 98% full.

(iii) If the ship is intended to operate at its summer load waterline with empty compartments, such compartments shall be considered empty provided the height of the centre of gravity so calculated is not less than as calculated under subparagraph (ii).

(iv) 50% of the individual total capacity of all tanks and spaces fitted to contain consumable liquids and stores is allowed for. It shall be assumed that for each type of liquid, at least one transverse pair or a single centreline tank has maximum free surface, and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest; in each tank the centre of gravity of the contents shall be taken at the centre of volume of the tank. The remaining tanks shall be assumed either completely empty or completely filled, and the distribution of consumable liquids between these tanks shall be effected so as to obtain the greatest possible height above the keel for the centre of gravity.

(v) At an angle of keel of not more than 5° in each compartment containing liquids, as prescribed in subparagraph (ii) except that in the case of compartments containing consumable fluids, as prescribed in subparagraph (iv), the maximum free surface effect shall be taken into account.

Alternatively, the actual free surface effects may be used, provided the methods of calculation are acceptable to the Administration.

(vi) Weights shall be calculated on the basis of the following values for specific gravities:

salt water	1.025
fresh water	1.000
oil fuel	0.950
diesel oil	0.900
lubricating oil	0.900

Damage assumptions

(12) The following principles regarding the character of the assumed damage apply:

(a) The vertical extent of damage in all cases is assumed to be from the base line upwards without limit.

(b) The transverse extent of damage is equal to B/5 or 11.5 m, whichever is the lesser, measured inboard from the side of the ship perpendicularly to the centreline at the level of the summer load waterline.

(c) If damage of a lesser extent than specified in subparagraphs (a) and (b) results in a more severe condition, such lesser extent shall be assumed.

(d) Except where otherwise required by paragraph (10)(a), the flooding shall be confined to a single compartment between adjacent transverse bulkheads provided the inner longitudinal boundary of the compartment is not in a position within the transverse extent of assumed damage. Transverse boundary bulkheads of wing tanks which do not extend over the full breadth of the ship shall be assumed not to be damaged, provided they extend beyond the transverse extent of assumed damage prescribed in subparagraph (b).

If in a transverse bulkhead there are steps or recesses of not more than 3 m in length located within the transverse extent of assumed damage as defined in subparagraph (b), such transverse bulkhead may be considered intact and the adjacent compartment may be floodable singly. If, however, within the transverse extent of assumed damage there is a step or recess of more than 3 m in length in a transverse bulkhead, the two compartments adjacent to this bulkhead shall be considered as flooded. The step formed by the afterpeak bulkhead and the afterpeak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

(e) Where a main transverse bulkhead is located within the transverse extent of assumed damage and is stepped in way of a double bottom or side tank by more than 3 m, the double bottom or side tanks adjacent to the stepped portion of the main transverse bulkhead shall be considered as flooded simultaneously. If this side tank has openings, into one or several holds, such as grain feeding holes, such hold or holds shall be considered as flooded simultaneously. Similarly in a ship designed for the carriage of fluid cargoes, if a side tank has openings into adjacent compartments, such adjacent compartments shall be considered as empty and as being flooded simultaneously. This provision is applicable even where such openings are fitted with closing appliances, except in the case of sluice valves fitted in bulkheads between tanks and where the valves are controlled from the deck. Manhole covers with closely spaced bolts are considered equivalent to the unpierced bulkhead except in the case of openings in topside tanks making the topside tanks common to the holds.

(f) Where the flooding of any two adjacent fore and aft compartments is envisaged, main transverse watertight bulkheads shall be spaced at least $1/3\ L^{2/3}$ or 14.5 m, whichever is the lesser, in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads shall be assumed as non-existent in order to achieve the minimum spacing between bulkheads.

Condition of equilibrium

(13) The condition of equilibrium after flooding shall be regarded as satisfactory provided:

(a) The final waterline after flooding, taking into account sinkage, heel and trim, is below the lower edge of any opening through which progressive downflooding may take place. Such openings shall include air pipes, ventilators and openings which are closed by means of weathertight doors (even if they comply with regulation 12) or hatch covers (even if they comply with regulation 16-1(1) through (5) or regulation 19(4)), and may exclude those openings closed by means of manhole covers and flush scuttles (which comply with regulation 18), cargo hatch covers of the type described in regulation 27(2), remotely operated sliding watertight doors, and sidescuttles of the non-opening type (which comply with regulation 23). However, in the case of doors separating a main machinery space from a steering gear compartment, watertight doors may be of a hinged, quick-acting type kept closed at sea, whilst not in use, provided also that the lower sill of such doors is above the summer load waterline.

(b) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage penetration as defined in paragraph (12)(b), arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable in the calculation for each case of damage.

(c) The angle of heel due to unsymmetrical flooding does not exceed 15°. If no part of the deck is immersed, an angle of heel of up to 17° may be accepted.

(d) The metacentric height in the flooded condition is positive.

(e) When any part of the deck outside the compartment assumed flooded in a particular case of damage is immersed, or in any case where the margin of stability in the flooded condition may be considered doubtful, the residual stability is to be investigated. It may be regarded as sufficient if the righting lever curve has a minimum range of 20° beyond the position of equilibrium with a maximum righting lever of at least 0.1 m within this range. The area under the righting lever curve within this range shall be not less than 0.0175 m.rad. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

(f) The Administration is satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

Ships without means of propulsion

(14) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these regulations. Barges which meet the requirements of paragraphs (2) and (3) may be assigned type ‘A’ freeboards:

(a) The Administration should especially consider the stability of barges with cargo on the weather deck. Deck cargo can only be carried on barges to which the ordinary type ‘B’ freeboard is assigned.

(b) However, in the case of barges which are unmanned, the requirements of regulations 5, 26(3), 26(4) and 39 shall not apply.

(c) Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned a freeboard 25% less than those calculated in accordance with these regulations.

Regulation 28
Freeboard tables

Type 'A' ships

(1) The tabular freeboard for Type 'A' ships shall be determined from table 28.1:

Table 28.1
Freeboard table for type 'A' ships

Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)
24	200	51	455	78	814
25	208	52	467	79	828
26	217	53	478	80	841
27	225	54	490	81	855
28	233	55	503	82	869
29	242	56	516	83	883
30	250	57	530	84	897
31	258	58	544	85	911
32	267	59	559	86	926
33	275	60	573	87	940
34	283	61	587	88	955
35	292	62	600	89	969
36	300	63	613	90	984
37	308	64	626	91	999
38	316	65	639	92	1014
39	325	66	653	93	1029
40	334	67	666	94	1044
41	344	68	680	95	1059
42	354	69	693	96	1074
43	364	70	706	97	1089
44	374	71	720	98	1105
45	385	72	733	99	1120
46	396	73	746	100	1135
47	408	74	760	101	1151
48	420	75	773	102	1166
49	432	76	786	103	1181
50	443	77	800	104	1196

105	1212	168	2240	231	2880
106	1228	169	2254	232	2888
107	1244	170	2268	233	2895
108	1260	171	2281	234	2903
109	1276	172	2294	235	2910
110	1293	173	2307	236	2918
111	1309	174	2320	237	2925
112	1326	175	2332	238	2932
113	1342	176	2345	239	2939
114	1359	177	2357	240	2946
115	1376	178	2369	241	2953
116	1392	179	2381	242	2959
117	1409	180	2393	243	2966
118	1426	181	2405	244	2973
119	1442	182	2416	245	2979
120	1459	183	2428	246	2986
121	1476	184	2440	247	2993
122	1494	185	2451	248	3000
123	1511	186	2463	249	3006
124	1528	187	2474	250	3012
125	1546	188	2486	251	3018
126	1563	189	2497	252	3024
127	1580	190	2508	253	3030
128	1598	191	2519	254	3036
129	1615	192	2530	255	3042
130	1632	193	2541	256	3048
131	1650	194	2552	257	3054
132	1667	195	2562	258	3060
133	1684	196	2572	259	3066
134	1702	197	2582	260	3072
135	1719	198	2592	261	3078
136	1736	199	2602	262	3084
137	1753	200	2612	263	3089
138	1770	201	2622	264	3095
139	1787	202	2632	265	3101
140	1803	203	2641	266	3106
141	1820	204	2650	267	3112
142	1837	205	2659	268	3117
143	1853	206	2669	269	3123
144	1870	207	2678	270	3128
145	1886	208	2687	271	3133
146	1903	209	2696	272	3138
147	1919	210	2705	273	3143
148	1935	211	2714	274	3148
149	1952	212	2723	275	3153
150	1968	213	2732	276	3158
151	1984	214	2741	277	3163
152	2000	215	2749	278	3167
153	2016	216	2758	279	3172
154	2032	217	2767	280	3176
155	2048	218	2775	281	3181
156	2064	219	2784	282	3185
157	2080	220	2792	283	3189
158	2096	221	2801	284	3194
159	2111	222	2809	285	3198
160	2126	223	2817	286	3202
161	2141	224	2825	287	3207
162	2155	225	2833	288	3211
163	2169	226	2841	289	3215
164	2184	227	2849	290	3220
165	2198	228	2857	291	3224
166	2212	229	2865	292	3228
167	2226	230	2872	293	3233

294	3237	318	3325	342	3387
295	3241	319	3328	343	3389
296	3246	320	3331	344	3392
297	3250	321	3334	345	3394
298	3254	322	3337	346	3396
299	3258	323	3339	347	3399
300	3262	324	3342	348	3401
301	3266	325	3345	349	3403
302	3270	326	3347	350	3406
303	3274	327	3350	351	3408
304	3278	328	3353	352	3410
305	3281	329	3355	353	3412
306	3285	330	3358	354	3414
307	3288	331	3361	355	3416
308	3292	332	3363	356	3418
309	3295	333	3366	357	3420
310	3298	334	3368	358	3422
311	3302	335	3371	359	3423
312	3305	336	3373	360	3425
313	3308	337	3375	361	3427
314	3312	338	3378	362	3428
315	3315	339	3380	363	3430
316	3318	340	3382	364	3432
317	3322	341	3385	365	3433

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 365 m in length shall be dealt with by the Administration.

Type 'B' ships

(2) The tabular freeboard for type 'B' ships shall be determined from table 28.2:

Table 28.2
Freeboard table for type 'B' ships

Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)
24	200	70	721	116	1609
25	208	71	738	117	1630
26	217	72	754	118	1651
27	225	73	769	119	1671
28	233	74	784	120	1690
29	242	75	800	121	1709
30	250	76	816	122	1729
31	258	77	833	123	1750
32	267	78	850	124	1771
33	275	79	868	125	1793
34	283	8d	887	126	1815
35	292	81	905	127	1837
36	300	82	923	128	1859
37	308	83	942	129	1880
38	316	84	960	130	1901
39	325	85	978	131	1921
40	334	86	996	132	1940
41	344	87	1015	133	1959
42	354	88	1034	134	1979
43	364	89	1054	135	2000
44	374	90	1075	136	2021
45	385	91	1096	137	2043
46	396	92	1116	138	2065
47	408	93	1135	139	2087
48	420	94	1154	140	2109
49	432	95	1172	141	2130
50	443	96	1190	142	2151
51	455	97	1209	143	2171
52	467	98	1229	144	2190
53	478	99	1250	145	2209
54	490	100	1271	146	2229
55	503	101	1293	147	2250
56	516	102	1315	148	2271
57	530	103	1337	149	2293
58	544	104	1359	150	2315
59	559	105	1380	151	2334
60	573	106	1401	152	2354
61	587	107	1421	153	2375
62	601	108	1440	154	2396
63	615	109	1459	155	2418
64	629	110	1479	156	2440
65	644	111	1500	157	2460
66	659	112	1521	158	2480
67	674	113	1543	159	2500
68	689	114	1565	160	2520
69	705	115	1587	161	2540

162	2560	225	3660	288	4490
163	2580	226	3675	289	4502
164	2600	227	3690	290	4513
165	2620	228	3705	291	4525
166	2640	229	3720	292	4537
167	2660	230	3735	293	4548
168	2680	231	3750	294	4560
169	2698	232	3765	295	4572
170	2716	233	3780	296	4583
171	2735	234	3795	297	4595
172	2754	235	3808	298	4607
173	2774	236	3821	299	4618
174	2795	237	3835	300	4630
175	2815	238	3849	301	4642
176	2835	239	3864	302	4654
177	2855	240	3880	303	4665
178	2875	241	3893	304	4676
179	2895	242	3906	305	4686
180	2915	243	3920	306	4695
181	2933	244	3934	307	4704
182	2952	245	3949	308	4714
183	2970	246	3965	309	4725
184	2988	247	3978	310	4736
185	3007	248	3992	311	4748
186	3025	249	4005	312	4757
187	3044	250	4018	313	4768
188	3062	251	4032	314	4779
189	3080	252	4045	315	4790
190	3098	253	4058	316	4801
191	3116	254	4072	317	4812
192	3134	255	4085	318	4823
193	3151	256	4098	319	4834
194	3167	257	4112	320	4844
195	3185	258	4125	321	4855
196	3202	259	4139	322	4866
197	3219	260	4152	323	4878
198	3235	261	4165	324	4890
199	3249	262	4177	325	4899
200	3264	263	4189	326	4909
201	3280	264	4201	327	4920
202	3296	265	4214	328	4931
203	3313	266	4227	329	4943
204	3330	267	4240	330	4955
205	3347	268	4252	331	4965
206	3363	269	4264	332	4975
207	3380	270	4276	333	4985
208	3397	271	4289	334	4995
209	3413	272	4302	335	5005
210	3430	273	4315	336	5015
211	3445	274	4327	337	5025
212	3460	275	4339	338	5035
213	3475	276	4350	339	5045
214	3490	277	4362	340	5055
215	3505	278	4373	341	5065
216	3520	279	4385	342	5075
217	3537	280	4397	343	5086
218	3554	281	4408	344	5097
219	3570	282	4420	345	5108
220	3586	283	4432	346	5119
221	3601	284	4443	347	5130
222	3615	285	4455	348	5140
223	3630	286	4467	349	5150
224	3645	287	4478	350	5160

351	5170	356	5220	361	5268
352	5180	357	5230	362	5276
353	5190	358	5240	363	5285
354	5200	359	5250	364	5294
355	5210	360	5260	365	5303

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 365 m in length shall be dealt with by the Administration.

Regulation 29
Correction to the freeboard for ships under 100 m in length

The tabular freeboard for a type 'B' ship of between 24 m and 100 m in length having enclosed superstructures with an effective length of up to 35% of the length of the ship shall be increased by:

$$7.5\,(100 - L)\left(0.35 - \frac{E_1}{L}\right) \quad \text{(mm)}$$

where L is the length of the ship in m; and

E1 is the effective length E of superstructure in m as defined in regulation 35, but excluding the length of trunks.

Regulation 30
Correction for block coefficient

Where the block coefficient (C_b) exceeds 0.68, the tabular freeboard specified in regulation 28 as modified, if applicable, by regulations 27(8), 27(10) and 29 shall be multiplied by the factor.

$$\frac{C_b + 0.68}{1.36}$$

Block coefficient is not to be taken greater than 1.0.

Regulation 31
Correction for depth

(1) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard shall be increased by $\left(D - \frac{L}{15}\right)R$ mm, where R is $\frac{L}{0.48}$ at lengths less than 120 m and 250 at 120 m length and above.

(2) Where D is less than $\frac{L}{15}$ no reduction shall be made except in a ship with an enclosed superstructure covering at least 0.6 L amidships, with a complete trunk, or combination of detached enclosed superstructures and trunks which extend all fore and aft, where the freeboard shall be reduced at the rate prescribed in paragraph (1).

(3) Where the height of superstructure or trunk is less than the corresponding standard height, the calculated reduction shall be corrected in the ratio of the height of the actual superstructure or trunk to the applicable standard height, as defined in regulation 33.

Regulation 32
Correction for position of deck line

Where the actual depth to the upper edge of the deck line is greater or less than *D*, the difference between the depths shall be added to or deducted from the freeboard.

Regulation 32-1
Correction for recess in freeboard deck

(1) Where a recess is arranged in the freeboard deck, and it does not extend to the sides of the ship, the freeboard calculated without regard to the recess shall be corrected for the consequent loss of buoyancy. The correction shall be equal to the value obtained by dividing the volume of the recess by the waterplane area of the ship at 85% of the least moulded depth (see figure 32-1.1).

(2) The correction shall be an addition to the freeboard obtained after all other corrections have been applied, except bow height correction.

(3) Where the freeboard, corrected for lost buoyancy as above, is greater than the minimum geometric freeboard determined on the basis of a moulded depth measured to the bottom of the recess, the latter value may be used.

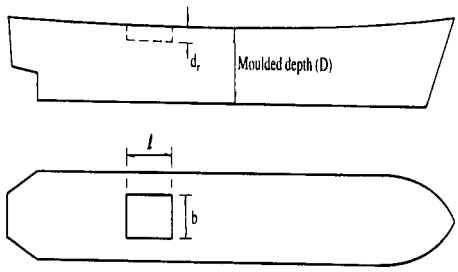


Figure 32-1.1

Correction is the addition to freeboard equal to:

$$\frac{l \times b \times d_r}{WP\ Area\ at\ 0.85D}$$

Regulation 33
Standard height of superstructure

The standard height of a superstructure shall be as given in the following table:

Standard height (in m)		
L (m)	Raised quarterdeck	All other superstructures
30 or less	0.90	1.80
75	1.20	1.80
125 or more	1.80	2.30

The standard heights at intermediate lengths of the ship shall be obtained by linear interpolation.

Regulation 34
Length of superstructure

(1) Except as provided in paragraph (2), the length of a superstructure (S) shall be the mean length of the parts of the superstructure which lie within the length (L).

Where a superstructure bulkhead is recessed, the effective length of the superstructure shall be reduced by an amount equal to the area of the recess in plan view divided by the breadth of the superstructure at the midlength of the recess. Where the recess is unsymmetrical about the centreline, the largest portion of the recess shall be considered as applying to both sides of the ship. A recess need not be decked over.

(2) Where the end bulkhead of an enclosed superstructure extends in a fair convex curve beyond its intersection with the superstructure sides, the length of the superstructure may be increased on the basis of an equivalent plane bulkhead. This increase shall be two-thirds of the fore and aft extent of the curvature. The maximum curvature which may be taken into account in determining this increase is one-half the breadth of the superstructure at the point of intersection of the curved end of the superstructure with its side.

Where there is an extension to a superstructure, which extension has a breadth on each side of the centre line at least 30% of the breadth of the ship, the effective length of the superstructure may be increased by considering an equivalent superstructure bulkhead in the form of a parabola. This parabola shall extend from the extension at the centreline and pass through the junction of the actual superstructure bulkhead with the sides of the extension and extend to the sides of the ship. This parabola shall be completely contained within the boundary of the superstructure and its extensions.

If the superstructure is set-in from the side, up to the limit allowed under regulation 3(11), the equivalent bulkhead should be calculated on the basis of the actual breadth of the superstructure (and not the breadth of the ship).

(3) Superstructures which have sloped end bulkheads shall be dealt with in the following manner:

(a) When the height of superstructure, clear of the slope, is equal to or smaller than the standard height, length S is to be obtained as shown in figure 34.1.

(b) When the height is greater than the standard, length S is to be obtained as shown in figure 34.2.

(c) The foregoing will apply only when the slope, related to the base line, is 15° or greater. Where the slope is less than 15°, the configuration shall be treated as sheer.

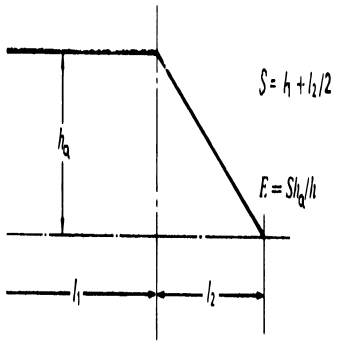


Figure 34.1 Height of superstructure equal to or smaller than the standard height h

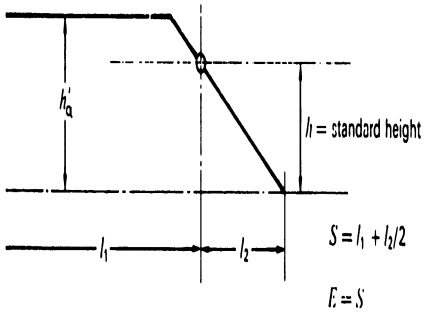


Figure 34.2 Height of superstructure greater than the standard height

Regulation 35
Effective length of superstructure

(1) Except as provided for in paragraph (2) the effective length (E) of an enclosed superstructure of standard height shall be its length.

(2) In all cases where an enclosed superstructure of standard height is set in from the sides of the ship as permitted in regulation 3(11), the effective length shall be the length modified by the ratio of b/B_s, where

b is the breadth of the superstructure at the middle of its length; and
B_s is the breadth of the ship at the middle of the length of the superstructure.

Where a superstructure is set in for a part of its length, this modification shall be applied only to the set in part.

(3) Where the height of an enclosed superstructure is less than the standard height, the effective length shall be its length reduced in the ratio of the actual height to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase shall be made to the effective length of the superstructure (see figures 34.1 and 34.2).

Where the height, clear of the slope, of a superstructure which has sloped end bulkheads is less than the standard height, its effective length E shall be its length S as obtained from figure 34.1, reduced in the ratio of the actual height to the standard height.

Where a poop or forecastle of less than standard height is fitted on a ship with excessive sheer but without any superstructure within 0.2 L amidships, credit may be given to the height of the poop or forecastle by increasing the actual height by the difference between the actual and the standard sheer profiles. The deduction for excess sheer per regulation 38(16) is not to be granted.

(4) The effective length of a raised quarter deck, if fitted with an intact front bulkhead, shall be its length up to a maximum of 0.6 L. Where the bulkhead is not intact, the raised quarter deck shall be treated as a poop of less than standard height.

The maximum effective length of 0.6 L of a raised quarterdeck is to be measured from the after perpendicular even where a poop is fitted in conjunction with the raised quarterdeck.

(5) Superstructures which are not enclosed shall have no effective length.

Regulation 36
Trunks

(1) A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship shall be regarded as efficient on the following conditions:

(a) the trunk is at least as strong as a superstructure;
(b) the hatchways are in the trunk deck, and the hatchway coamings and covers comply with the requirements of regulations 13 to 16-1 inclusive and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness. However, small access openings with watertight covers may be permitted in the freeboard deck;

(c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to superstructures by efficient permanent gangways;

(d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by other equivalent means;

(e) open rails are fitted on the weather parts of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length or, alternatively, freeing port area in the lower part of the bulwarks, subject to regulation 24(2), of 33% of the total area of the bulwarks is provided;

(f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of at least standard height, or by a deckhouse of the same height and of equivalent strength;

(g) the breadth of the trunk is at least 60% of the breadth of the ship; and

(h) where there is no superstructure, the length of the trunk is at least 0.6 L.

(2) The full length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B shall be its effective length.

(3) The standard height of a trunk is the standard height of a superstructure other than a raised quarter deck.

(4) Where the height of a trunk is less than the standard height, its effective length shall be reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than that required under regulation 16, a reduction from the actual height of trunk shall be made which corresponds to the difference between the actual and the required height of coaming.

(5) Where trunk height is less than standard and the trunk hatch coamings are also of less than standard height, or omitted entirely, the reduction from the actual height of trunk on account of insufficient hatch coaming height shall be taken as the difference between 600 mm and the actual height of coaming, or 600 mm if no hatch coamings are fitted. Reduction in the actual height of trunk shall not be required in cases where only small hatches with less than standard height are fitted in the trunk deck for which dispensation from the requirement of standard coaming height may be given.

(6) Continuous hatchways may be treated as a trunk in the freeboard computation provided provisions of this paragraph are complied with in all respects.

The trunk deck stringer referred to in paragraph (1)(b) may be fitted outboard of the trunk side bulkhead in association with the following:

(a) the stringer so formed is to provide a clear walkway of at least 450 mm in width on each side of the ship;

(b) the stringer is to be of solid plate efficiently supported and stiffened;

(c) the stringer is to be as high above the freeboard deck as practicable. In the freeboard calculation, the trunk height is to be reduced by at least 600 mm or by the actual difference between the top of the trunk and the stringer, whichever is greater;

(d) hatch cover securing appliances are to be accessible from the stringer or walkway; and

(e) the breadth of the trunk is to be measured between the trunk side bulkheads.

(7) Where the trunk adjoining the superstructures such as poop, bridge or forecastle is included in the calculation of freeboard, openings shall not be arranged in that part of the bulkhead which is common for the trunk and superstructure. A relaxation may be made for small openings such as for piping, cable or manholes with covers attached by means of bolts.

(8) The sides of a trunk included in the calculation of freeboard shall be intact. Side scuttles of the non-opening type and bolted manhole covers may be allowed.

Regulation 37
Deduction for superstructures and trunks

(1) Where the effective length of superstructures and trunks is 1 L, the deduction from the freeboard shall be 350 mm at 24 m length of ship, 860 mm at 85 m length and 1,070 mm at 122 m length and above, deductions at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

(2) Where the total effective length of superstructures and trunks is less than 1 L the deduction shall be a percentage obtained from one of the following table:

Percentage of deduction for type 'A' and 'B' ships

	Total effective length of superstructures and trunks										
	0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	1 L
Percentage of deduction for all types of superstructures	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

Percentages at intermediate lengths of superstructures and trunks shall be obtained by linear interpolation.

(3) For ships of type 'B', where the effective length of a forecastle is less than 0.07 L, no deduction is allowed.

Regulation 38
Sheer

General

(1) The sheer shall be measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line amidships.

(2) In ships designed with a rake of keel, the sheer shall be measured in relation to a reference line drawn parallel to the design load waterline.

(3) In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer shall be measured at the freeboard deck.

(4) In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer shall be considered in relation to the equivalent depth amidships.

(5) In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer shall be measured at the superstructure deck. Where the height exceeds the standard the least difference (Z) between the actual and standard heights shall be added to each end ordinate. Similarly, the intermediate ordinates at distances of 1/6L and 1/3L from each perpendicular shall be increased by 0.444Z and 0.111Z respectively. Where there is an enclosed poop or forecastle superimposed on the superstructure, sheer credit shall be allowed for such a poop or forecastle, according to the method of paragraph (12) as shown in figure 38.1.

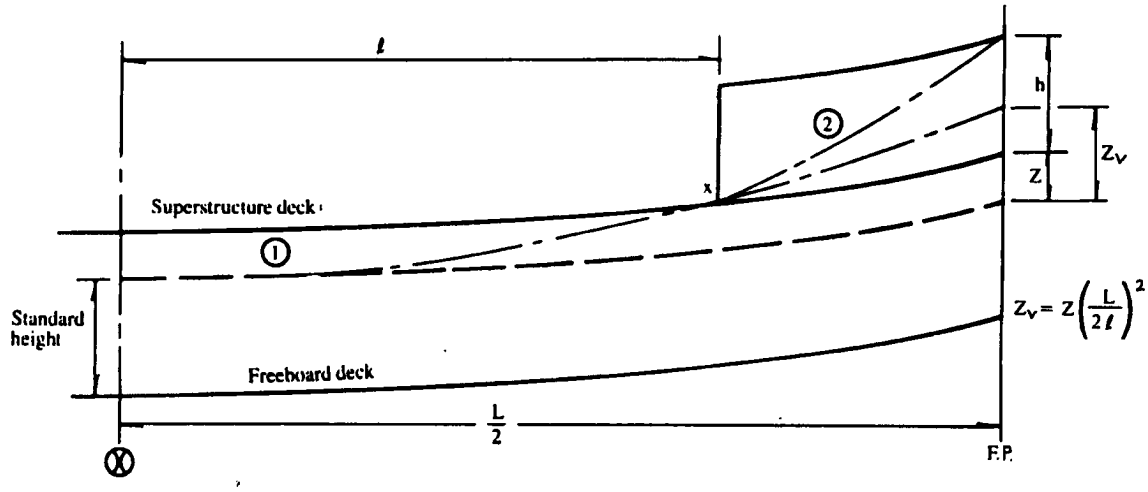


Figure 38.1

(6) Where the deck of an enclosed superstructure has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck shall not be taken into account.

(7) Where an enclosed poop or forecastle is of standard height with greater sheer than that of the freeboard deck, or is of more than standard height, an addition to the sheer of the freeboard deck shall be made as provided in paragraph (12).

Where a poop or forecastle consists of two layers, the method shown in figure 38.2 shall be used.

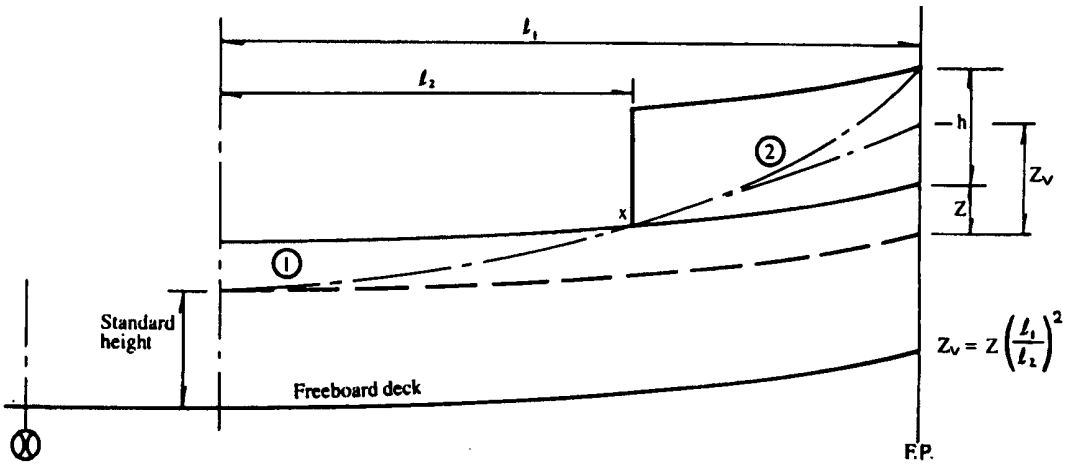


Figure 38.2

In figures 38.1 and 38.2, the following definitions apply:

Z is as per paragraph (5); and

Z_v is the end ordinate of a virtual standard parabolic curve taken through the point "X". If Z_v is greater than (Z + h), the end ordinate shall be (Z + h), in which case point "X" shall be disregarded and curve (2) not taken into account.

When the length of the first tier superstructure is greater than 0.5*l*, the virtual standard parabolic curve shall commence at amidships as indicated in figure 38.1.

Standard sheer profile

(8) The ordinates of the standard sheer profile are given in the following table:

Standard sheer profile
(Where L is in m)

	Station	Ordinate (in mm)	Factor
After half	After perpendicular	$25\left(\frac{L}{3}+10\right)$	1
	$^1/_6$ L from A.P.	$11.1\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	⅓ L from A.P.	$2.8\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	Amidships	0	1

	Station	Ordinate (in mm)	Factor
Forward half	Amidships	0	1
	⅓ L from F.P.	$5.6\ (\frac{L}{3}+10)$	3
	$^1/_6$ L from F.P.	$22.2\ (\frac{L}{3}+10)$	3
	Forward perpendicular	$50\ (\frac{L}{3}+10)$	1

Measurement of variation from standard sheer profile

(9) Where the sheer profile differs from the standard, the four ordinates of each profile in the forward or after half shall be multiplied by the appropriate factors given in the above table of ordinates. The difference between the sums of the respective products and those of the standard divided by 8 measures the deficiency or excess of sheer in the forward or after half. The arithmetical mean of the excess or deficiency in the forward and after halves measures the excess or deficiency of sheer.

(10) Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit shall be allowed for the part in excess and deficiency only shall be measured.

(11) Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and the after portion of the sheer profile is not less than 75% of the standard, credit shall be allowed for the part in excess. Where the after part is less than 50% of the standard no credit shall be given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50% and 75% of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

(12) Where sheer credit is given for a poop or forecastle the following formula shall be used:

$$s = \frac{yL'}{3L}$$

where s is the sheer credit, to be deducted from the deficiency or added to the excess of sheer;

y is the difference between actual and standard height of superstructure at the after or forward perpendicular;

L' is the mean enclosed length of poop or forecastle up to a maximum length of 0.5 L; and

L is the length of the ship as defined in regulation 3(2).

The above formula provides a curve in the form of a parabola tangent to the actual sheer curve at the freeboard deck and intersecting the end ordinate at a point below the superstructure deck a distance equal to the standard height of a superstructure. The superstructure deck shall not be less than standard height above this curve at any point. This curve shall be used in determining the sheer profile for forward and after halves of the ship.

(13) (a) Any excess in the height of a superstructure which does not extend to the after perpendicular cannot be regarded as contributing to the sheer allowance.

(b) Where the height of a superstructure is less than standard, the superstructure deck shall not be less than the minimum height of the superstructure above the virtual shear curve at any point. For this purpose y shall be taken as the difference between the actual and minimum height of the superstructure at the after/forward perpendicular.

(c) For a raised quarterdeck credit may be given only when the height of this quarterdeck is greater than the standard height of 'other superstructures' as defined in regulation 33, and only for the amount by which the actual height of the raised quarterdeck exceeds that standard height.

(d) When a poop or a forecastle has sloping end bulkheads, the sheer credit may be allowed on account of excess height. The formula given in paragraph (12) shall be used, the values for y and L' being as shown in figure 38.3.

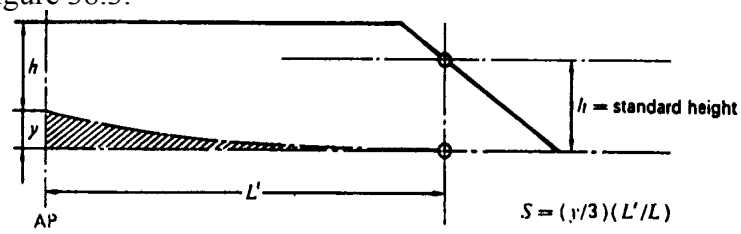


Figure 38.3 Sheer credit S for excess height

Correction for variations from standard sheer profile

(14) The correction for sheer shall be the deficiency or excess of sheer (see paragraphs (9) to (11) inclusive), multiplied by

$$0.75 - \frac{S_1}{2L}$$

where S_1 is the total length S of enclosed superstructures as defined in regulation 34 without trunks.

Addition for deficiency in sheer

(15) Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (see paragraph (14)) shall be added to the freeboard.

Deduction for excess sheer

(16) In ships where an enclosed superstructure covers 0.1L before and 0.1L abaft amidships, the correction for excess of sheer as calculated under the provisions of paragraph (14) shall be deducted from the freeboard; in ships where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction shall be made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than 0.1L before and 0.1L abaft amidships, the deduction shall be obtained by linear interpolation. The maximum deduction for excess sheer shall be at the rate of 125 mm per 100 m of length.

In applying this paragraph the height of the superstructure shall be related to its standard height. Where the height of the superstructure or raised quarterdeck is less than standard, the reduction shall be in the ratio of the actual to the standard height thereof.

Regulation 39
Minimum bow height and reserve buoyancy

(1) The bow height (F_b), defined as the vertical distance at the forward perpendicular between the waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the designed trim and the top of the exposed deck at side, shall be not less than:

$$\boldsymbol{F_b} = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2.08 + 0.609C_b - 1.603C_{wf} - 0.0129(L/d_1))$$

where:

$\boldsymbol{F_b}$	is the calculated minimum bow height, in mm;
L	is the length, as defined in regulation 3, in m;
B	is the moulded breadth, as defined in regulation 3, in m;
d_1	is the draught at 85% of the depth D, in m;
C_b	is the block coefficient, as defined in regulation 3;
C_{wf}	is the waterplane area coefficient forward of L/2: $C_{wf} = A_{wf}/\{(L/2) \times B\}$; and
A_{wf}	is the waterplane area forward of L/2 at draught d_1, in m^2.

For ships to which timber freeboards are assigned, the summer freeboard (and not the timber summer freeboard) is to be assumed when applying paragraph (1).

(2) Where the bow height required in paragraph (1) is obtained by sheer, the sheer shall extend for at least 15% of the length of the ship measured from the forward perpendicular. Where it is obtained by fitting a superstructure, such superstructure shall extend from the stem to a point at least 0.07L abaft the forward perpendicular, and shall be enclosed as defined in regulation 3(11).

(3) Ships which, to suit exceptional operational requirements, cannot meet the requirements of paragraphs (1) and (2) of this regulation may be given special consideration by the Administration.

(4) (a) The sheer of the forecastle deck may be taken into account, even if the length of the forecastle is less than 0.15L, but greater than 0.07L, provided that the forecastle height is not less than one half of standard height of superstructure as defined in regulation 33 between 0.07L and the forward terminal.

(b) Where the forecastle height is less than one half of standard height of superstructure, as defined in regulation 33, the credited bow height may be determined as follows (figures 39.1 and 39.2 illustrate the intention of (i) and (ii) respectively):

(i) Where the freeboard deck has sheer extending from abaft 0.15L, by a parabolic curve having its origin at 0.15L abaft the forward terminal at a height equal to the midship depth of the ship, extended through the point of intersection of forecastle bulkhead and deck, and up to a point at the forward terminal not higher than the level of the forecastle deck. However, if the value of the height denoted h_t, on figure 39.1 is smaller than the value of the height denoted h_b, then h_t may be replaced by h_t in the available bow height.

(ii) Where the freeboard deck has sheer extending for less than 0.15L or has no sheer, by a line from the forecastle deck at side at 0.07L extended parallel to the base line to the forward terminal.

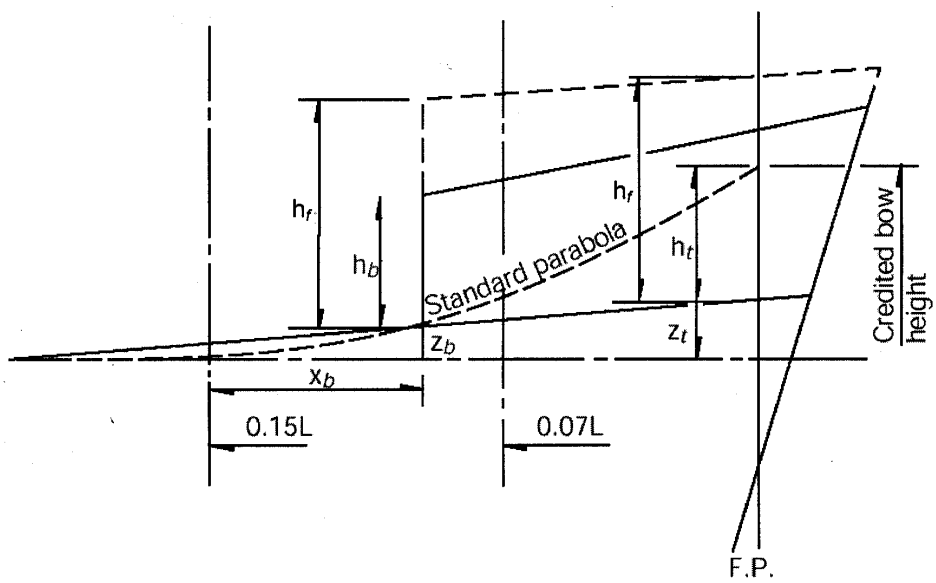


Figure 39.1

$$h_t = Z_b\left(\frac{0.15L}{x_b}\right)^2 - Z_t$$

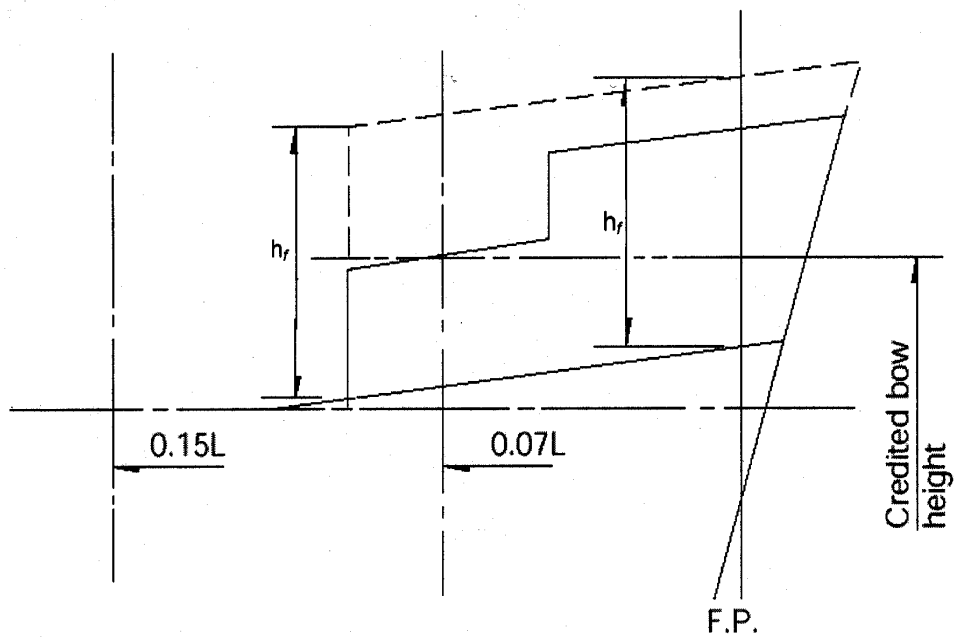


Figure 39.2

h_f = Half standard height of superstructure as defined in regulation 33.

(5) All ships assigned a type 'B' freeboard, other than oil tankers*, chemical tankers* and gas carriers*, shall have additional reserve buoyancy in the fore end. Within the range of 0.15L abaft of the forward perpendicular, the sum of the projected area between the summer load waterline and the deck at side (A1 and A2 in figure 39.3) and the projected area of an enclosed superstructure, if fitted, (A3) shall not be less than:
$(0.15F_{min} + 4.0(L/3 + 10))L/1000\ m^2$

where:

F_{min} is calculated by: $F_{min} = (F_0 \times f_1) + f_2$;
F_0 is the tabular freeboard, in mm, taken from table 28.2, corrected for regulation 27(9) or 27(10), as applicable;
f_1 is the correction for block coefficient given in regulation 30; and
f_2 is the correction for depth, in mm, given in regulation 31 .

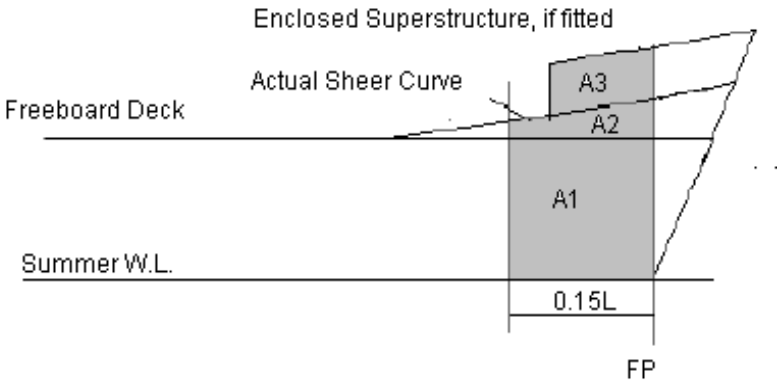


Figure 39.3

* Oil tankers, chemical tankers and gas carriers as defined in SOLAS regulations II-1/2.12, VII/8.2 and VII/11.2, respectively.

Regulation 40
Minimum freeboards

Summer freeboard

(1) The minimum freeboard in summer shall be the freeboard derived from the tables in regulation 28, as modified by the corrections in regulations 27, as applicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 and, if applicable, 39.

(2) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (1), but without the correction for deck line, as provided by regulation 32, shall not be less than 50 mm. For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of regulations 16-1(1) through (5) or 26, the freeboard shall be not less than 150 mm.

Tropical freeboard

(3) The minimum freeboard in the Tropical Zone shall be the freeboard obtained by a deduction from the summer freeboard of one forty-eighth of the summer draught measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

(4) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (3), but without the correction for deck line, as provided by regulation 32, shall not be less than 50 mm. For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of regulations 16-1(1) through (5) or 26, the freeboard shall be not less than 150 mm.

Winter freeboard

(5) The minimum freeboard in winter shall be the freeboard obtained by an addition to the summer freeboard of one forty-eighth of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

Winter North Atlantic freeboard

(6) The minimum freeboard for ships of not more than 100 m in length which enter any part of the North Atlantic defined in regulation 52 (Annex II), during the winter seasonal period shall be the winter freeboard plus 50 mm. For other ships, the Winter North Atlantic Freeboard shall be the winter freeboard.

Fresh water freeboard

(7) The minimum freeboard in fresh water of unit density shall be obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water:

$$\frac{\Delta}{40T} \text{ (cm)}$$

where: Δ displacement in salt water in tonnes at the summer load waterline

T tonnes per centimetre immersion in salt water at the summer load waterline.

(8) Where the displacement at the summer load waterline cannot be certified, the deduction shall be one forty-eight of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

CHAPTER IV
SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS ASSIGNED TIMBER FREEBOARD

Regulation 41
Application of this chapter

Regulations 42 to 45 inclusive apply only to ships to which timber load lines are assigned.

Regulation 42
Definitions

(1) Timber deck cargo. The term "timber deck cargo" means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard deck. The term does not include wood pulp or similar cargo*.

(2) Timber load line. A timber deck cargo may be regarded as giving a ship a certain additional buoyancy and a greater degree of protection against the sea. For that reason, ships carrying a timber deck cargo may be granted a reduction of freeboard calculated according to the provisions of regulation 45 and marked on the ship's side in accordance with the provisions of regulations 6(3) and (4). However, in order that such special freeboard may be granted and used, the timber deck cargo shall comply with certain conditions which are laid down in regulation 44, and the ship itself shall also comply with certain conditions relating to its construction which are set out in regulation 43.

Regulation 43
Construction of the ship

Superstructure

(1) Ships shall have a forecastle of at least standard height and a length of at least 0.07L. In addition, if the ship is less than 100 m in length, a poop of at least standard height, or a raised quarterdeck with a deckhouse of at least the same total height shall be fitted aft.

Double bottom tanks

(2) Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship shall have adequate watertight longitudinal subdivision.

* Reference is made to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, originally adopted by the Organization by resolution A.715(XVII), as amended.

Bulwarks

(3) The ship shall be fitted either with permanent bulwarks at least 1 m in height, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height and of specially strong construction.

Regulation 44
Stowage

General

(1) Openings in the weather deck over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down.

The ventilators and air pipes shall be efficiently protected.

(2) Timber deck cargoes shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures.

Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway.

The timber deck cargo shall extend athwartships as close as possible to the ship's side, due allowance being made for obstructions such as guard rails, bulwark stays, uprights, pilot access, etc., provided any gap thus created at the side of the ship shall not exceed a mean of 4% of the breadth. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure other than any raised quarterdeck.

(3) On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the weather deck shall not exceed one third of the extreme breadth of the ship.

(4) The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

Uprights

(5) Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship; the strength of the uprights shall not exceed the strength of the bulwark and the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 m. Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings

(6) Timber deck cargo shall be effectively secured throughout its length by a lashing system acceptable to the Administration for the character of the timber carried*.

Stability

(7) Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those arising from absorption of water or icing, if applicable, and to losses of weight such as those arising from consumption of fuel and stores.

Protection of crew, access to machinery spaces, etc.

(8) In addition to the requirements of regulation 25(5), guard-rails or life lines not more than 350 mm apart vertically shall be provided on each side of the cargo deck to a height of at least 1 m above the cargo.

In addition a lifeline, preferably wire rope set up taut with a stretching screw, shall be provided as near as practicable to the centreline of the ship. The stanchion supports to all guard-rails and lifelines shall be so spaced as to prevent undue sagging. Where the cargo is uneven a safe walking surface of not less than 600 mm in width shall be fitted over the cargo and effectively secured beneath or adjacent to the lifeline.

(9) Where the requirements prescribed in paragraph (8) are impracticable, alternative arrangements satisfactory to the Administration shall be used.

Steering arrangements

(10) Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

Regulation 45
Computation for freeboard

(1) The minimum summer freeboards shall be computed in accordance with regulations 27(5), 27(6), 27(14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 and 38, except that regulation 37 is modified by substituting the following percentages for those given in regulation 37:

	Total effective length of superstructure										
	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
Percentage of deduction for all types of superstructure	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

* Reference is made to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, originally adopted by the Organization by resolution A.715(XVII), as amended.

Percentages at intermediate lengths of superstructure shall be obtained by linear interpolation.

(2) The Winter Timber Freeboard shall be obtained by adding to the Summer Timber Freeboard one thirty-sixth of the moulded summer timber draught.

(3) The Winter North Atlantic Timber Freeboard shall be the same as the Winter North Atlantic Freeboard prescribed in regulation 40(6).

(4) The Tropical Timber Freeboard shall be obtained by deducting from the Summer Timber Freeboard one forty-eighth of the moulded summer timber draught.

(5) The Fresh Water Timber Freeboard shall be computed in accordance with regulation 40(7) based on the summer timber load waterline or with regulation 40(8) based on the summer timber draught measured from the top of the keel to the summer timber load line.

(6) Timber freeboards may be assigned to ships with reduced type 'B' freeboards, provided the timber freeboards are calculated on the basis of the ordinary type 'B' freeboard.

(7) The Timber Winter mark and/or the Timber Winter North Atlantic mark shall be placed at the same level as the reduced type 'B' Winter mark when the computed Timber Winter mark and/or the computed Timber Winter North Atlantic mark fall below the reduced type 'B' Winter mark."

ANNEX II
ZONES, AREAS AND SEASONAL PERIODS

Regulation 49 - Seasonal tropical areas

2 The existing text of paragraph 7(b) is replaced by the following:

"(b) An area bounded:

on the north and east by the southern boundary of the Tropical Zone;

on the south by the parallel of latitude of 24°S from the east coast of Australia to longitude 154°E, thence by the meridian of longitude 154°E to the Tropic of Capricorn and thence by the Tropic of Capricorn to longitude 150°W, thence by the meridian of longitude 150°W to latitude 20°S and thence by the parallel of latitude 20°S to the point where it intersects the southern boundary of the Tropical Zone; and

on the west by the boundaries of the area within the Great Barrier Reef included in the Tropical Zone and by the east coast of Australia.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 April to 30 November
SUMMER: 1 December to 31 March."

***

ANNEX 17

RESOLUTION MSC.141(76)
(adopted on 5 December 2002)

REVISED MODEL TEST METHOD UNDER RESOLUTION 14 OF THE 1995 SOLAS CONFERENCE

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 38(c) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution 14 on Regional agreements on specific stability requirements for ro-ro passenger ships, adopted by the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (the 1995 SOLAS Conference),

NOTING that resolution 14 of the 1995 SOLAS Conference includes an option whereby the Administration may, as an alternative to calculation of the stability properties of a ship, accept model tests carried out for an individual ship in accordance with the model test method developed by the Organization, as appended to the Annex to the said resolution,

BEING AWARE of the experience gained from model tests carried out in the past by Administrations using the aforementioned model test method,

BEARING IN MIND the compelling need to keep pace with new technology and knowledge,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety at its forty-fifth session,

1. ADOPTS the Revised Model Test Method under resolution 14 of the 1995 SOLAS Conference, including the associated Guidance Notes appended thereto, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. INVITES Member Governments which are party to regional agreements under resolution 14 of the 1995 SOLAS Conference to use the annexed Revised Model Test Method and associated Guidance Notes in lieu of the original model test method appended to the said resolution.

ANNEX

REVISED MODEL TEST METHOD

1 Objectives

This revised model test method is a revision of the method contained in the Appendix to the Annex to resolution 14 of the 1995 SOLAS Conference. Since the entry into force of the Stockholm Agreement a number of model tests has been carried out in accordance with the test method previously in force. During these tests a number of refinements in the procedures have been identified. This new model test method aims to include these refinements and, together with the appended Guidance Notes, provide a more robust procedure for the assessment of survivability of a damaged ro-ro passenger ship in a seaway. In this respect, the model should prove capable of withstanding the seaway defined in paragraph 4 below, in the worst damage case scenario.

2 Definitions

L_{BP} is the length between perpendiculars

H_S is the significant wave height

B is the moulded breadth of the ship

T_P is the peak period

T_Z is the zero crossing period

3 Ship model

3.1.1 The model should copy the actual ship for both outer configuration and internal arrangement – in particular all damaged spaces having an effect on the process of flooding and shipping of water. Intact draught, trim, heel and limiting operational KG corresponding to the worst damage case should be used. Furthermore, the test case(s) to be considered should represent the worst damage case(s) defined in accordance with SOLAS regulation II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90) with regard to the total area under the positive GZ curve and the centreline of the damage opening should be located within the following range:

.1 ± 35 % L_{BP} from midship;

.2 an additional test will be required for the worst damage within ±10% L_{BP} from midship if the damage case referred to in .1 is outside of ±10% L_{BP} from midship.

3.2 The model should comply with the following:

.1 the length between perpendiculars (L_{BP}) should be at least 3 m or a length corresponding to a model scale of 1:40, whichever is greater, and the vertical extent up to at least 3 superstructure standard heights above the bulkhead (freeboard) deck;

.2 hull thickness of flooded spaces should not exceed 4 mm;

.3 in both intact and damaged conditions, the model should satisfy the correct displacement and draught marks (T_A, T_M, T_F, port and starboard) with a maximum tolerance in any one draught mark of +2 mm. Draught marks forward and aft should be located as near FP and AP as practicable;

.4 all damaged compartments and ro-ro spaces should be modelled with the correct surface and volume permeabilities (actual values and distributions) ensuring that floodwater mass and mass distribution are correctly represented;

.5 the actual ship characteristics of motion should be modelled properly, paying particular attention to the intact GM tolerance and radii of gyration in roll and pitch motion. Both radii should be measured in air and be in the range of 0.35B to 0.4B for roll motion, and $0.2L_{OA}$ to $0.25L_{OA}$ for pitch motion;

.6 main design features such as watertight bulkheads, air escapes, etc., above and below the bulkhead deck that can result in asymmetric flooding should be modelled properly as far as practicable, to represent the real situation. Ventilating and cross-flooding arrangements should be constructed to a minimum cross section of 500 mm^2 ;

.7 the shape of the damage opening at side should be as follows:

.1 trapezoidal profile with side at 15° slope to the vertical and the width at the design waterline defined according to SOLAS regulation II-1/8.4.1;

.2 isosceles triangular profile in the horizontal plane with the height equal to B/5 according to SOLAS regulation II-1/8.4.2. If side casings are fitted within B/5, the damaged length in way of the side casings should not be less than 25 mm;

.3 notwithstanding the provisions of subparagraphs .7.1 and .7.2 above, all compartments taken as damaged in calculating the worst damage case(s) referred to in paragraph 3.1 should be flooded in the model tests.

3.3 The model in the flooded equilibrium condition should be heeled by an additional angle corresponding to that induced by the heeling moment $M_h = \max(M_{pass}; M_{launch})-M_{wind}$, but in no case should the final heel be less than 1° towards damage. M_{pass}, M_{launch} and M_{wind} are as specified in SOLAS regulation II-1/8.2.3.4. For existing ships this angle may be taken as 1º.

4 Procedure for experiment

4.1 The model should be tested in a long-crested irregular seaway defined by the JONSWAP spectrum with significant wave height H_S, a peak enhancement factor γ =3.3 and a peak period $T_P = 4\sqrt{H_s}$, ($T_Z = T_P /1.285$). H_S is the significant wave height for the area of operation, which is not exceeded by a probability of more than 10% on a yearly basis, but limited to a maximum of 4 m.

Furthermore,

.1 the basin width should be sufficient to avoid contact or other interaction with the sides of the basin and is recommended not to be less than L_{BP} + 2 m;

.2 the basin depth should be sufficient for proper wave modelling but should not be less than 1 m;

.3 for a representative wave realisation to be used, measurements should be performed prior to the test at 3 different locations within the drift range;

.4 the wave probe closer to the wave maker should be located at the position where the model is placed when the test starts;

.5 variation in H_S and T_P should be within ±5% for the three locations; and

.6 during the tests, for approval purposes, a tolerance of +2.5% in H_S, ±2.5% in T_P and ±5% in T_Z should be allowed with reference to the probe closer to the wave maker.

4.2 The model should be free to drift and placed in beam seas (90° heading) with the damage facing the oncoming waves, with no mooring system permanently attached to the model used. To maintain a beam sea heading of approximately 90° during the model test the following requirements should be satisfied:

.1 heading control lines, intended for minor adjustment, should be located at the centre line of the stem and stern, in a symmetrical fashion and at a level between the position of KG and the damaged waterline; and

.2 the carriage speed should be equal to the actual drift speed of the model with speed adjustment made when necessary.

4.3 At least 10 experiments should be carried out. The test period for each experiment should be of a duration such that a stationary state is reached, but not less than 30 min in full-scale. A different wave realisation train should be used for each experiment.

5 Survival criteria

5.1 The model should be considered as surviving if a stationary state is reached for the successive test runs required in 4.3.

5.2 The model should be considered as capsized if angles of roll of more than 30° to the vertical axis or steady (average) heel greater than 20° for a period longer than 3 minutes full-scale occur, even if a stationary state is reached.

6 Test documentation

6.1 The model test programme should be approved by the Administration in advance.

6.2 Tests should be documented by means of a report and a video or other visual records containing all relevant information on the model and the test results, which are to be approved by the Administration. These should include, as a minimum, the theoretical and measured wave spectra and statistics (H_S, T_P, T_Z) of the wave elevation at the 3 different locations in the basin for a representative realisation, and for the tests with the model, the time series of main statistics of the measured wave elevation close to the wave maker and records of model roll, heave and pitch motions, and of the drift speed.

ATTACHMENT

GUIDANCE NOTES ON THE REVISED MODEL TEST METHOD

The purpose of these notes is to ensure uniformity in the methods employed in the construction and verification of the model as well as the undertaking and analyses of the model tests, while appreciating that available facilities and costs will affect in some way this uniformity.

The contents of paragraphs 1 and 2 of the Revised Model Test Method are considered self-explanatory.

Paragraph 3 - Ship model

3.1 The material of which the model is made is not important in itself, provided that the model, both in the intact and damaged condition, is sufficiently rigid to ensure that its hydrostatic properties are the same as those of the actual ship and also that the flexural response of the hull in waves is negligible.

It is also important to ensure that the damaged compartments are modelled as accurately as practicably possible to ensure that the correct volume of floodwater is represented.

Since ingress of water (even small amounts) into the intact parts of the model will affect its behaviour, measures must be taken so that this ingress does not occur.

In model tests involving worst SOLAS damages near the ship ends, it was observed that progressive flooding was not possible because of the tendency of the water on deck to accumulate near the damage opening and hence flow out. As such models were able to survive very high sea states, while they capsized in lesser sea states with less onerous SOLAS damages, away from the ends, the limit ±35% was introduced to prevent this.

Extensive research carried out for the purpose of developing appropriate criteria for new vessels has clearly shown that in addition to the GM and freeboard being important parameters in the survivability of passenger ships, the area under the residual stability curve is also another major factor. Consequently in choosing the worst SOLAS damage for compliance with the requirement of paragraph 3.5.1 the worst damage is to be taken as that which gives the least area under the residual stability curve.

3.2 Model particulars

.1 In recognising that scale effects play an important role in the behaviour of the model during tests it is important to ensure that these effects are minimised as much as practically possible. The model should be as large as possible since details of damaged compartments are easier constructed in larger models and the scale effects are reduced. It is therefore required that the model length is not less than that corresponding to 1:40 scale or 3 m, whichever is greater.

It has been found during tests that the vertical extent of the model can affect the results when tested dynamically. It is therefore required that the ship be modelled to at least three superstructure standard heights above the bulkhead (freeboard) deck so that the large waves of the wave train do not break over the model.

.2 The model in way of the assumed damages should be as thin as practically possible to ensure that the amount of floodwater and its centre of gravity are adequately represented. The hull thickness should not exceed 4 mm. It is recognised that it may not be possible for the model hull and the elements of primary and secondary subdivision in way of the damage to be constructed with sufficient detail and due to these constructional limitations it may not be possible to calculate accurately the assumed permeability of the space.

.3 It is important that not only the draughts in the intact condition are verified but also that the draughts of the damaged model are accurately measured for correlation with those derived from the damaged stability calculation. For practical reasons a tolerance of +2 mm in any draught is accepted.

.4 After measuring the damaged draughts it may be found necessary to make adjustments to the permeability of the damaged compartment by either introducing intact volumes or by adding weights. However, it is also important to ensure that the centre of gravity of the floodwater is accurately represented. In this case any adjustments made must err on the side of safety.

If the model is required to be fitted with barriers on deck and their height is less than the bulkhead height indicated below, the model should be fitted with CCTV so that any "splashing over" and any accumulation of water on the undamaged area of the deck can be monitored. In this case a video recording of the event should form part of the tests records.

The height of transverse or longitudinal bulkheads which are taken into account as effective to confine the assumed accumulated sea water in the compartment concerned in the damaged ro-ro deck should be at least 4 m in height unless the height of water is less than 0.5 m. In such cases the height of the bulkhead may be calculated in accordance with the following:

$$B_h = 8h_w$$

where B_h is the bulkhead height; and
h_w is the height of water.

In any event, the minimum height of the bulkhead should be not less than 2.2 m. However, in the case of a ship with hanging car decks, the minimum height of the bulkhead should be not less than the height to the underside of the hanging car deck when in its lowered position.

.5 In order to ensure that the model motion characteristics represent those of the actual ship it is important that the model is inclined in the intact condition so that the intact GM is verified. The mass distribution should be measured in air. The transverse radius of gyration of the actual ship should be in the range 0.35B to 0.4B and the longitudinal radius of gyration should be in the range 0.2L to 0.25L.

Note: While inclining and rolling the model in the damage condition may be accepted as a check for the purpose of verifying the residual stability curve, such tests should not be accepted in lieu of the intact tests.

.6 It is assumed that the ventilators of the damaged compartment of the actual ship are adequate for unhindered flooding and movement of the floodwater. However in trying to scale down the ventilating arrangements of the actual ship undesirable scale effects may be introduced. In order to ensure that these do not occur it is

recommended to construct the ventilating arrangements to a larger scale than that of the model, ensuring that this does not affect the flow of water on the car deck.

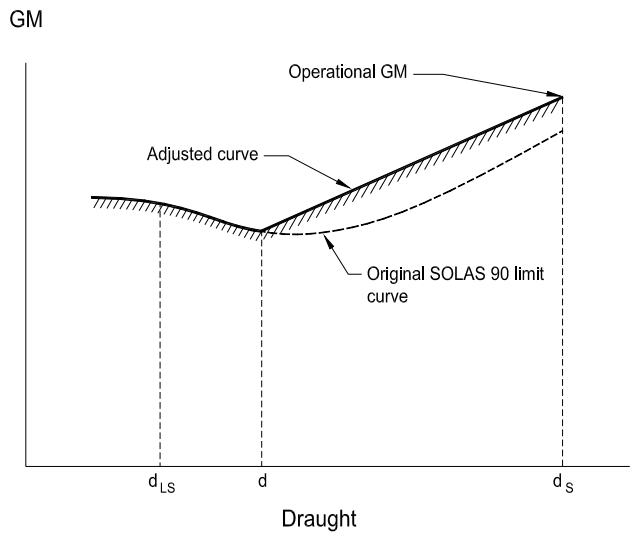
.7 It is deemed appropriate to consider a damage shape representative of a cross section of the striking ship in the bow region. The 15° angle is based on a study of the cross section at a distance of B/5 from the bow for a representative selection of vessels of different types and sizes.

The isosceles triangular profile of the prismatic damage shape is that corresponding to the load waterline.

Additionally, in cases where side casings of width less than B/5 are fitted and in order to avoid any possible scale effects, the damage length in way of the side casings should not be less than 25 mm.

3.3 In the original model test method of resolution 14 of the 1995 SOLAS Conference the effect of heeling induced by the maximum moment deriving from any of passenger crowding, launching of survival craft, wind and turning was not considered even though this effect was part of SOLAS. Results from an investigation have shown however that it would be prudent to take these effects into account and to retain the minimum of 1° heel towards the damage for practical purposes. It is to be noted that heeling due to turning was considered not to be relevant.

3.4 In cases where there is a margin in GM in the actual loading conditions compared to the GM limiting curve (derived from SOLAS 90), the Administration may accept that this margin is taken advantage of in the model test. In such cases the GM limiting curve should be adjusted. This adjustment can be done as follows:



$d = d_S – 0.6 (d_S - d_{LS})$

where: d_S is the subdivision draught; and
d_{LS} is the lightship draught.

The adjusted curve is a straight line between the GM used in the model test at the subdivision draught and the intersection of the original SOLAS 90 curve and draught d.

Paragraph 4 - Procedure for experiments

4.1 Wave spectra

The JONSWAP spectrum should be used as this describes fetch and duration in limited seas, which correspond to the majority of the conditions worldwide. In this respect it is important that not only the peak period of the wave train is verified but also that the zero crossing period is correct.

It is required that for every test run the wave spectrum be recorded and documented. Measurements for this recording should be taken at the probe closest to the wave making machine.

It is also required that the model be instrumented so that its motions (roll, heave and pitch) as well as its attitude (heel, sinkage and trim) are monitored and recorded.

It has been found that it is not practical to set absolute limits for significant wave heights, peak periods and zero crossing periods of the model wave spectra, therefore an acceptable margin has been introduced.

4.2 To avoid interference of the mooring system with the ship dynamics, the towing carriage (to which the mooring system is attached) should follow the model at its actual drifting speed. In a sea state with irregular waves the drift speed will not be constant; a constant carriage speed would result in low frequency, large amplitude drift oscillations, which may affect the model behaviour.

4.3 A sufficient number of tests in different wave trains are necessary to ensure statistical reliability, i.e. the objective is to determine with a high degree of confidence that an unsafe ship will capsize in the selected conditions. A minimum number of 10 runs are considered to provide a reasonable level of reliability.

Paragraph 5 - Survival criteria

The contents of this paragraph are considered self-explanatory.

Paragraph 6 - Test approval

The following documents should be part of the report to the Administration:

.1 damage stability calculations for worst SOLAS and midship damage (if different);

.2 general arrangement drawing of the model together with details of construction and instrumentation;

.3 inclining experiment and measurements of radii of gyration;

.4 nominal and measured wave spectra (at the 3 different locations for a representative realisation and for the tests with the model from the probe closest to the wave maker);

.5 representative records of model motions, attitude and drift; and

.6 relevant video recordings.

Note: All tests must be witnessed by the Administration.

***

ANNEX 18

WORK PROGRAMMES OF THE SUB-COMMITTEES

SUB-COMMITTEE ON BULK LIQUIDS AND GASES (BLG)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	**Evaluation of safety and pollution hazards of chemicals and preparation of consequential amendments**	Continuous	BLG 1/20, section 3; BLG 7/15, section 6
2	**Casualty analysis** (co-ordinated by FSI)	Continuous	MSC 70/23, paragraphs 9.17 and 20.4; FSI 10/17, paragraph 9.21; BLG 7/15, paragraph 12.1
H.1	**Matters related to the probabilistic methodology for oil outflow analysis**	2003	BLG 1/20, section 8; BLG 7/15, section 3
H.2	**Review of Annex I of MARPOL 73/78**	2003	BLG 1/20, section 9; BLG 7/15, section 4
H.3	**Review of Annex II of MARPOL 73/78**	2003	BLG 1/20, section 9; BLG 7/15, section 5
H.4	Environmental and safety aspects of alternative tanker designs under MARPOL 73/78 regulation I/13F		BLG 3/18, paragraph 15.7
	.1 development of the final guidelines	2 sessions	BLG 1/20, paragraph 8.15

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" means a low priority item. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for BLG 8.

Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
	.2 assessment of alternative tanker designs, if any (as necessary)	Continuous	BLG 1/20, section 16; BLG 4/18, paragraph 15.3
H.5	**Requirements for protection of personnel involved in the transport of cargoes containing toxic substances in all types of tankers**	2004	BLG 1/20, section 12; BLG 7/15, section 9
H.6	**Oil tagging systems**	2003	MEPC 45/20, paragraph 17.4; BLG 7/15, section 10
H.7	**Revision of the fire protection requirements of the IBC and IGC Codes** (in co-operation with FP as necessary)	2004	MSC 74/24, paragraph 18.5; BLG 7/15, paragraph 12.3
H.8	**Application of MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs**	2003	MEPC 41/20, paragraph 7.7; MSC 69/22, paragraph 20.8.1; BLG 7/15, section 8
H.9	**Ship recycling-related matters**	2003	MEPC 47/20, paragraph 3.27; BLG 7/15, section 2
H.10	**Consideration of IACS unified interpretations**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.3
L.1	**Amendments to requirements on electrical installations in the IBC and IGC Codes** (in co-operation with DE)	2003	MSC 71/23, paragraph 20.3; BLG 7/15, section 7

SUB-COMMITTEE ON DANGEROUS GOODS, SOLID CARGOES AND CONTAINERS (DSC)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	**Harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods**	Continuous	MSC 63/23, paragraph 10.6
2	**Reports on incidents involving dangerous goods or marine pollutants in packaged form on board ships or in port areas**	Continuous	CDG 45/22, section 11 and paragraph 20.2
3	**Amendments to the BC Code, including evaluation of properties of solid bulk cargoes**	Continuous	BC 34/17, section 3; DSC 2/16, paragraph 16.2.5.1
4	**Casualty analysis** (co-ordinated by FSI)	Continuous	MSC 70/23, paragraphs 9.17 and 20.4
H.1	**Amendments to the IMDG Code*** **and supplements**	2003	DSC 3/15, paragraph 12.6; DSC 7/15, section 12
H.2	**Review of Annex III of MARPOL 73/78**	2003	DSC 3/15, paragraph 12.6; DSC 6/15, paragraph 12.2; MEPC 48/21, paragraph 18.3.1

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" means a low priority item. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for DSC 8.

* As adopted by resolution MSC.122(75).

Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.3	**Cargo securing manual**	2003	DSC 5/13, paragraph 10.5; MSC 73/21, paragraph 18.8; DSC 7/15, section 12
H.4	**Review of the BC Code**	2004	DSC 3/15, paragraph 12.7; DSC 7/15, section 12; MSC 76/23, paragraph 20.12
H.5	**Development of a manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives**	2003	MSC 72/23, paragraph 21.17; DSC 7/15, section 9; MSC 76/23, paragraph 20.10
H.6	**Measures to enhance maritime security**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.9; DSC 7/15, section 11
H.7	**Guidance on serious structural deficiencies in containers**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.15; DSC 7/15, section 10
H.8	**Ship/terminal interface improvement for bulk carriers**	2003	MSC 76/23, paragraph 20.12.1
H.9	**Alternative hold loading ban for bulk carriers** (co-ordinated by DE)	2004	MSC 76/23, paragraph 20.12.2

SUB-COMMITTEE ON FIRE PROTECTION (FP)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	**Analysis of fire casualty records**	Continuous	FSI 8/19, section 11; FP 46/16, section 7
	.1 **use of smoke helmet type breathing apparatus**	2003	FP 46/16, paragraph 13.1.4.1; MSC 75/24, paragraph 22.18
	.2 **revision of the fire casualty record**	2003	FP 46/16, paragraph 13.1.4.2; MSC 75/24, paragraph 22.18
H.1	**Unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS Code and related fire test procedures**	2004	FP 43/18, paragraphs 5.7, 7.25 and 5.3.5.1; FP 46/16, section 5
H.2	**Large passenger ship safety**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.4; FP 46/16, section 11
H.3	**Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines** (co-ordinated by SLF)	2003	MSC 74/24, paragraph 21.5; FP 46/16, section 10
H.4	**Performance testing and approval standards for fire safety systems**	2005	MSC 74/24, paragraph 21.12; FP 46/16, section 12
H.5	**Guidelines for the manufacture and installation of oil mist detectors**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.20

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" means a low priority item. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for FP 47.

Sub-Committee on Fire Protection (FP) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.6	**Revision of the gas concentration limit on sulphur dioxide for floor coverings**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.21
H.7	Review of the OSV Guidelines (co-ordinated by DE)	3 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.4
H.8	**Use of directional sound for passenger evacuation**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.19
H.9	Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code	2 sessions*	MSC 76/23, paragraphs 8.19 and 20.4
H.10	**Consideration of IACS unified interpretations**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.3
L.1	**Revision of resolution A.654(16)**	2003	FP 41/22, section 12; FP 46/16, section 8
L.2	Recommendation on evacuation analysis for new and existing passenger ships	2 sessions	MSC 73/21, paragraph 4.16; FP 46/16, section 3
L.3	Smoke control and ventilation	2 sessions	FP 39/19, section 9; FP 46/16, section 4

* The work on the item should commence in 2004 as part of the next scheduled review of the 2000 HSC Code.

SUB-COMMITTEE ON FLAG STATE IMPLEMENTATION (FSI)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	**Mandatory reports under MARPOL 73/78**	Continuous	MSC 70/23, paragraph 20.12.1; FSI 10/17, section 8
2	**Casualty statistics and investigations**	Continuous	MSC 68/23, paragraphs 7.16 to 7.24; FSI 10/17, section 9
3	**Regional co-operation on port State control**	Continuous	FSI 10/17, section 6
4	**Reporting procedures on port State control detentions and analysis and evaluation of reports**	Continuous	MSC 71/23, paragraph 20.16; FSI 10/17, section 7
5	**Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance**	Continuous	MSC 68/23, paragraphs 7.2 to 7.8; FSI 10/17, section 3
6	**Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments**	Continuous	MSC 69/22, paragraph 20.28; FSI 8/19, section 4
H.1	PSC on seafarers' working hours	2 sessions	MSC 70/23, paragraph 20.12.3; FSI 7/14, paragraphs 7.11 to 7.13; MSC 71/23, paragraph 13.13

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" means a low priority item. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for FSI 11.

Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.2	**Review of resolution A.746(18)**	2004	MSC 72/23, paragraph 21.27; FSI 10/17, section 10
H.3	**Self-assessment of flag State performance**	2003	MSC 70/23, paragraphs 9.2 to 9.14; MSC 71/23, paragraph 20.15; FSI 10/17, section 4
H.4	**Illegal, unregulated and unreported (IUU) fishing and implementation of resolution A.925(22)**	2005	MSC 72/23, paragraph 21.28; FSI 10/17, section 11; MSC 75/24, paragraphs 13.11 and 22.25.3
H.5	**Development of guidelines under the 2001 AFS Convention**	2004	MEPC 46/23, paragraphs 5.19 and 5.20; FSI 10/17, section 13
H.6	**Measures to prevent accidents with lifeboats** (co-ordinated by DE)	2004	MSC 74/24, paragraph 21.34; FSI 10/17, paragraphs 14.6 and 14.10.3.1
H.7	**Development of provisions on transfer of class**	2004	MSC 74/24, paragraph 2.13.15.2; FSI 10/17, paragraphs 14.2 and 14.10.4.1; MSC 75/24, paragraph 22.24

Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.8	**Ship recycling-related matters**	2003	MSC 74/24, paragraph 2.8; MEPC 47/20, paragraph 3.27; FSI 10/17, paragraphs 3.24, 3.25, 14.8 and 14.10.4.2
H.9	**Consideration of IACS unified interpretations**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.3
H.10	**PSC officer training for bulk carriers**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.18
H.11	**Measures to enhance maritime security**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.60.2
L.1	**Introduction of the HSSC into MARPOL Annex VI on prevention of air pollution**	2004	MEPC 41/20, paragraph 8.22.1; MSC 69/22, paragraph 20.28; FSI 9/19, paragraph 9.3

SUB-COMMITTEE ON RADIOCOMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (COMSAR)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	**Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)**		COMSAR 6/22, section 3
.1	**matters relating to the GMDSS Master Plan**	Continuous	COMSAR 6/22, paragraphs 3.1 to 3.4
.2	replies to questionnaire on casualties	Continuous	COMSAR 1/30, paragraphs 3.15 to 3.16
.3	exemptions from radio requirements	Continuous	COMSAR 4/14, paragraphs 3.38 to 3.41
2	Promulgation of maritime safety information (MSI) (in co-operation with ITU, IHO, WMO and IMSO)		
.1	**operational and technical co-ordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including review of the related documents**	Continuous	COMSAR 6/22, paragraphs 3.5 to 3.23
3	**ITU World Radiocommunication Conference matters**	Continuous	COMSAR 6/22, paragraphs 5.8 to 5.17
4	**Radiocommunication ITU-R Study Group 8 matters**	Continuous	COMSAR 6/22, paragraphs 5.1 to 5.7

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" means a low priority item. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for COMSAR 7.

Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
5	**Satellite services (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)**	Continuous	COMSAR 6/22, section 6
6	**Matters concerning search and rescue, including those related to the 1979 SAR Conference and the implementation of the GMDSS**		
	.1 **harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters**	2003	COMSAR 4/14, paragraphs 8.1 to 8.19; COMSAR 6/22, paragraphs 8.1 to 8.13
	.2 **plan for the provision of maritime SAR services, including procedures for routeing distress information in the GMDSS**	Continuous	COMSAR 6/22, paragraphs 8.14 to 8.44
	.3 **revision of the IAMSAR Manual**	Continuous	MSC 71/23, paragraph 20.2; COMSAR 6/22, section 15
	.4 **medical assistance in SAR services**	2003	COMSAR 6/22, paragraph 19.6.3.1; MSC 75/24, paragraph 22.29
7	Casualty analysis (co-ordinated by FSI)	Continuous	MSC 70/23, paragraphs 9.17 and 20.4

Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.1	**Procedures for responding to DSC alerts**	2003	COMSAR 4/14, paragraph 3.49; MSC 72/23, paragraph 21.32; COMSAR 6/22, paragraph 3.24 to 3.28
H.2	Amendments to SOLAS chapter IV pursuant to the criteria set out in resolution A.888(21)	3 sessions	MSC 72/23, paragraph 21.33.1.2
H.3	**Development of a procedure for recognition of mobile-satellite systems**	2003	MSC 72/23, paragraph 21.33.1.3; COMSAR 6/22, section 16
H.4	**Developments in maritime radiocommunication systems and technology**	2003	MSC 74/24; paragraph 21.25.1; COMSAR 6/22, section 14
H.5	**Bridge-to-bridge radiocommunications**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.25.2; COMSAR 6/22, paragraphs 9.1 to 9.3 and 9.7
H.6	**Large passenger ship safety**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.4; COMSAR 6/22, section 11
H.7	**Revision of performance standards for NAVTEX equipment**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.26; COMSAR 6/22, section 17

Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.8	**Emergency radiocommunications, including false alerts and interference**	2003	COMSAR 6/22, paragraph 7.8
H.9	**Review of performance standards provisions (resolution A.809(19)) to require means of attachment of radiotelephone apparatus to its user**	2003	MSC 75/24, paragraph 22.31
H.10	Review of the OSV Guidelines (co-ordinated by DE)	3 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.4
H.11	Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code (co-ordinated by DE)	2 sessions*	MSC 75/24, paragraph 22.8; MSC 76/23, paragraphs 8.19 and 20.4
H.12	**Review of the SOLAS and SAR Convention provisions regarding the treatment of persons rescued at sea**	2004	MSC 75/24, paragraphs 11.53 and 22.30.1
H.13	**Measures to enhance maritime security**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.9
L.1	**Harmonization of GMDSS requirements for radio installations on board SOLAS ships**	2003	MSC 71/23, paragraph 20.23; COMSAR 6/22, paragraph 18.2
L.2	Revision of the forms of nuclear ship safety certificates (co-ordinated by DE)	2 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.6

* The work on the item should commence in 2004 as part of the next scheduled review of the 2000 HSC Code.

Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	**Reference**
L.3	**Review of the FAL and SALVAGE Convention provisions to address the treatment of persons rescued at sea**	2004	MSC 75/24, paragraphs 11.53 and 22.30.2
L.4	Recommendations on high-risk oceanic crossings by adventure craft (co-ordinated by NAV)	1 session	MSC 76/23, paragraph 20.24

SUB-COMMITTEE ON SAFETY OF NAVIGATION (NAV)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	**Routeing of ships, ship reporting and related matters**	Continuous	MSC 72/23, paragraphs 10.69 to 10.71, 20.41 and 20.42; NAV 48/19, section 3
2	**Casualty analysis** (co-ordinated by FSI)	Continuous	MSC 70/23, paragraphs 9.17 and 20.4; NAV 48/19, section 15
H.1	**World-wide radionavigation system (WWRNS)**	2005	MSC 75/24, paragraph 22.37
	.1 new developments in the field of GNSS, especially Galileo	2005	NAV 48/19, paragraph 16.3.1
	.2 review and amendment of IMO policy for GNSS (resolution A.915(22))	2005	NAV 48/19, paragraph 16.3.2
	.3 recognition of radionavigation systems as components of the WWRNS (resolution A.815(19))	2005	NAV 48/19, paragraph 16.3.3

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" means a low priority item. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for NAV 49.

Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.2	**Feasibility study on carriage of VDR on existing cargo ships**	2003	MSC 73/21, paragraphs 11.31 and 18.22; NAV 48/19, section 8
H.3	**Large passenger ship safety: effective voyage planning for large passenger ships**	2003	MSC 73/21, paragraph 18.23; MSC 74/24, paragraph 21.4; NAV 48/19, section 12
H.4	**Places of refuge** (in co-operation with COMSAR and MEPC)	2003	MSC 74/24, paragraph 21.31; NAV 48/19, section 5
H.5	**Revision of performance standards for radar reflectors**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.29; NAV 48/19, section 9
H.6	**Anchoring, mooring and towing equipment** (co-ordinated by DE)	2003	MSC 74/24, paragraph 21.30; NAV 48/19, section 7
H.7	**Review of performance standards for radar equipment**	2004	MSC 74/24, paragraphs 9.16 to 9.17; MSC 75/24, paragraph 22.34; NAV 48/19, section 10
H.8	Review of the OSV Guidelines (co-ordinated by DE)	3 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.4

Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.9	**Requirements for the display and use of AIS information on shipborne navigational displays**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.35; NAV 48/19, paragraphs 18.29 to 18.33
H.10	Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code (co-ordinated by DE)	2 sessions*	MSC 75/24, paragraphs 12.22 and 22.8; NAV 48/19, paragraphs 18.25 and 18.26; MSC 76/23, paragraphs 8.19 and 20.4
H.11	**Measures to enhance maritime security**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.9; NAV 48/19, paragraphs 18.34 to 18.55
H.12	**ITU matters, including Radio-communication ITU-R Study Group 8 matters**	2003	MSC 69/22, paragraphs 5.69 and 5.70; NAV 48/19, section 11
H.13	**Guidance on early abandonment of bulk carriers** (in co-operation with DE)	2003	MSC 76/23, paragraph 20.31

* The work on the item should commence in 2004 as part of the next scheduled review of the 2000 HSC Code.

Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	**Reference**
L.1	Revision of the forms of nuclear ship safety certificates (co-ordinated by DE)	2 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.6
L.2	Recommendations on high-risk oceanic crossings by adventure craft (in co-operation with COMSAR)	1 session	MSC 76/23, paragraph 20.30

SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND EQUIPMENT (DE)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	Casualty analysis (co-ordinated by FSI)	Continuous	MSC 70/23, paragraphs 9.17 and 20.4
H.1	**Guidelines for on-board NOx monitoring and recording devices**	2003	DE 44/19, section 10; DE 45/27, section 4
H.2	**Revision of resolutions MEPC.60(33) and A.586(14)**	2003	MEPC 42/22, paragraph 15.7; DE 45/27, section 5
H.3	**Amendments to resolution A.744(18)**	2003	DE 45/27, paragraphs 7.18 and 7.19
H.4	**Safety aspects of ballast water management**	2004	MSC 71/23, paragraph 9.11; DE 45/27, paragraph 24.1.4; MSC 76/23, paragraphs 20.42.1 and 20.48
H.5	**Large passenger ship safety**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.4; DE 45/27, section 13
H.6	**Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines** (co-ordinated by SLF)	2003	MSC 74/24, paragraph 21.5; DE 45/27, section 11

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" a low priority one. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for DE 46. However, inclusion of items H.4, H.9 and H.13 in the provisional agenda is subject to the decision on the extension of the duration of DE 46.

Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.7	**Measures to prevent accidents with lifeboats** (in co-operation with FSI, NAV and STW)	2004	MSC 74/24, paragraph 21.34; DE 45/27, section 17
H.8	Protection of fuel tanks (in co-operation with BLG and SLF as necessary)	2 sessions	DE 44/19, paragraph 2.7.2; MEPC 46/23, paragraph 20.18; MSC 74/24, paragraph 21.36
H.9	**Interpretations of the 2000 HSC Code**	2004	MSC 74/24, paragraph 21.37; DE 45/27, section 17; MSC 76/23, paragraphs 20.42.2 and 20.48
H.10	**Review of fast rescue boat and means of rescue requirements**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.39; DE 45/27, section 20
H.11	**Anchoring, mooring and towing equipment** (in co-operation with NAV)	2003	MSC 74/24, paragraph 21.42; DE 45/27, section 16
H.12	**Carriage and stowage of immersion suits**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.44; DE 45/27, section 18; MSC 76/23, paragraph 20.40
H.13	**Performance testing and approval standards for SOLAS personal life-saving appliances**	2005	MSC 74/24, paragraph 21.46; DE 45/27, section 19; MSC 76/23, paragraphs 20.42.3 and 20.48

Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.14	Review of the OSV Guidelines (in co-operation with FP, COMSAR, NAV and SLF)	3 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.4
H.15	Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code (in co-operation with FP, COMSAR, NAV and SLF)	2004*	MSC 75/24, paragraph 22.8; MSC 76/23, paragraphs 8.19 and 20.4
H.16	**Protection of pump-rooms of tankers and access to shore-based computer programs for salvage operations** (in co-operation with BLG as necessary)	2004	MEPC 47/20, paragraph 18.15; MEPC 48/21, paragraph 18.3.2
H.17	Fitting of water ingress alarms in new, single hold cargo ships	2004**	MSC 76/23, paragraph 20.36
H.18	**Consideration of IACS unified interpretations**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.3
H.19	**Performance standards for water ingress alarms on bulk carriers**	2003	MSC 76/23, paragraph 20.39.1
H.20	**Guidance on early abandonment of bulk carriers** (co-ordinated by NAV)	2003	MSC 76/23, paragraph 20.39.2

* The work on the item should commence in 2004 as part of the next scheduled review of the 2000 HSC Code.
** The item will be given a preliminary consideration at DE 46 and included in the provisional agenda for DE 47.

Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.21	**Application of IACS URs S26, S27 and S31 to bulk carriers**	2003	MSC 76/23, paragraph 20.39.3
H.22	**Steel repair standards and shipbuilding practices**	2003	MSC 76/23, paragraph 20.39.4
H.23	**Standards for hatch cover securing mechanisms on bulk carriers**	2003	MSC 76/23, paragraph 20.39.5
H.24	**Alternate hold loading ban for bulk carriers** (in co-operation with DSC)	2004	MSC 76/23, paragraph 20.39.6
H.25	**Double-side-skin construction of bulk carriers**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.39.7
H.26	**Application of structural standards in SOLAS chapter XII**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.39.8
H.27	**Improved loading/stability information for bulk carriers** (co-ordinated by SLF)	2004	MSC 76/23, paragraphs 20.41.1 and 20.48
H.28	**Performance standards for protective coatings**	2004	MSC 76/23, paragraphs 20.41.2 and 20.48
H.29	**Free-fall lifeboats with float-free capability**	2004	MSC 76/23, paragraphs 20.41.3 and 20.48

Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
L.1	Guidelines under MARPOL Annex VI on prevention of air pollution from ships	2 sessions	MEPC 41/20, paragraph 8.22.1; DE 42/15, paragraphs 10.2 to 10.4
	.1 guidelines on equivalent methods to reduce on-board NOx emission		
	.2 guidelines on on-board exhaust gas cleaning systems		
	.3 guidelines on other technological methods verifiable or enforceable to limit SOx emission		
L.2	**Amendments to SOLAS requirements on electrical installations** (co-ordinated by BLG)	2003	MSC 74/24, paragraph 11.3; DE 45/27, section 15
L.3	Revision of the forms of nuclear ship safety certificates (in co-operation with COMSAR and NAV)	2 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.6
L.4	Revision of the Explanatory notes to the Standards for ship manoeuvrability	1 session	MSC 76/23, paragraph 20.38

SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSELS SAFETY (SLF)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	Analysis of intact stability casualty records	Continuous	MSC 70/23, paragraph 20.4; SLF 30/18, paragraphs 4.16 and 4.17
2	Analysis of damage cards	Continuous	MSC 70/23, paragraph 20.4; SLF 41/18, paragraph 17.5
H.1	**Development of the revised SOLAS chapter II-1 parts A, B and B-1**	2003	SLF 42/18, section 3; MSC 72/23, paragraph 21.52; SLF 45/14, section 3
H.2	**Development of explanatory notes for harmonized SOLAS chapter II-1**	2004	MSC 69/22, paragraph 20.60.1; SLF 44/18, paragraph 15.2.2 ; SLF 45/14, paragraph 11.1.2.1
H.3	**Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines** (in co-operation with FP, COMSAR, NAV, DE and STW)	2004	SLF 43/16, section 5; MSC 73/21, paragraph 18.32; SLF 45/14, section 5

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" means a low priority item. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for SLF 46.

Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety (SLF) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.4	Safety aspects of ballast water management	1 session	MSC 71/23, paragraph 9.11
H.5	**Large passenger ship safety**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.4; SLF 45/14, section 8
H.6	**Review of the Intact Stability Code**	2004	SLF 41/18, paragraph 3.14; SLF 45/14, section 6
H.7	**Review of the OSV Guidelines** (co-ordinated by DE)	2005	MSC 75/24, paragraph 22.4; SLF 45/14, paragraph 11.1.2.2
H.8	Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code (co-ordinated by DE)	2 sessions*	MSC 76/23, paragraphs 8.19 and 20.4
H.9	**Consideration of IACS unified interpretations**	2004	MSC 76/23, paragraph 20.3
H.10	**Revision of technical regulations of the 1966 LL Convention**	2005	MSC 76/23, paragraph 20.51
H.11	**Improved loading/stability information for bulk carriers** (in co-operation with DE)	2004	MSC 76/23, paragraph 20.52
L.1	**Harmonization of damage stability provisions in other IMO instruments, including the 1993 Torremolinos Protocol (probabilistic method)**	2005	MSC 65/25, paragraph 21.23; SLF 45/14, paragraph 11.1.2.3
L.2	Revision of resolution A.266(VIII)	2 sessions	SLF 45/14, paragraphs 3.19 and 11.1.4.1; MSC 76/23, paragraph 20.50

* The work on the item should commence in 2004 as part of the next scheduled review of the 2000 HSC Code.

SUB-COMMITTEE ON STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING (STW)

			Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
1	**Validation of model training courses**		Continuous	STW 31/17, paragraph 14.4; STW 33/17, section 3
2	**Casualty analysis** (co-ordinated by FSI)		Continuous	MSC 70/23, paragraphs 9.17 and 20.4; STW 33/17, section 8
H.1	**Follow-up action to the 1995 STCW Conference,** including:			
	.1	preparation of procedures for regular updating of the so-called "white list" and consideration of the need for amending the STCW Convention and the STCW Code	2 sessions	STW 33/17, paragraph 14.3.1; MSC 75/24, paragraph 22.46.1
	.2	watchkeeping at anchor	2 sessions	STW 33/17, paragraph 14.3.2; MSC 75/24, paragraph 22.46.2
	.3	preparation of amendments to the STCW Code to clarify the title of certificates and endorsements relating to the revised STCW Convention	2 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.47.1

Notes: 1 "H" means a high priority item and "L" means a low priority item. However, within the high and low priority groups, items have not been listed in any order of priority.

2 Items printed in bold letters have been selected for the provisional agenda for STW 34.

Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
	.4 review of the STCW Convention requirements and procedures relating to the recognition of certificates under STCW regulation I/10	2 sessions	MSC 75/24, paragraph 22.47.2
H.2	Follow-up action to the 1995 STCW-F Conference including:		STW 33/17, section 7
	.1 guidance on training, certification and watchkeeping standards for fishing vessel personnel serving on board large fishing vessels (resolution 6)	2 sessions	STW 32/16, paragraph 7.11
	.2 requirements for officers in charge of an engineering watch and watchkeeping provisions (resolution 7)	2 sessions	
	.3 clarification of STCW-F Convention requirements	2 sessions	
H.3	**Unlawful practices associated with certificates of competency**	2005	MSC 71/23, paragraph 20.55.2; STW 33/17, section 6
H.4	**Large passenger ship safety**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.4; STW 33/17, section 11
H.5	**Training of crew in launching/recovering operations of fast rescue boats and means of rescue in adverse weather conditions**	2003	MSC 74/24, paragraph 21.56; STW 33/17, section 13
H.6	Measures to prevent accidents with Lifeboats (co-ordinated by DE)	2 sessions	MSC 74/24, paragraph 21.34

Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW) (continued)

		Target completion date/number of sessions needed for completion	Reference
H.7	**Measures to enhance maritime security**	2004	STW 33/17, paragraph 14.4; MSC 75/24, paragraphs 22.9 and 22.45
H.8	**Mandatory education and training requirements for fatigue prevention, mitigation and management**	2004	MSC 75/24, paragraph 22.48
H.9	Requirements for knowledge, skills and training for officers on WIG craft	2005*	MSC 76/23, paragraph 20.55
L.1	Development of requirements for training in ballast water management	2 sessions	MSC 71/23, paragraph 20.55.3; STW 33/17, section 9 and paragraph 14.2.2
L.2	Review of the implementation of STCW chapter VII	2 sessions	STW 31/17, paragraph 14.4; MSC 72/23, paragraph 21.56

***

*The item will be given a preliminary consideration at STW 34 and included in the provisional agenda for STW 35.

ANNEX 19

PROVISIONAL AGENDAS FOR THE FORTHCOMING SESSIONS OF THE SUB-COMMITTEES

SUB-COMMITTEE ON BULK LIQUIDS AND GASES (BLG) - 8TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Matters related to the probabilistic methodology for oil outflow analysis

4 Review of Annex I of MARPOL 73/78

5 Review of Annex II of MARPOL 73/78

6 Evaluation of safety and pollution hazards of chemicals and preparation of consequential amendments

7 Amendments to requirements on electrical installations in the IBC and IGC Codes

8 Application of MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs

9 Requirements for protection of personnel involved in the transport of cargoes containing toxic substances in all types of tankers

10 Oil tagging systems

11 Revision of the fire protection requirements of the IBC and IGC Codes

12 Ship recycling-related matters

13 Casualty analysis

14 Consideration of IACS unified interpretations

15 Work programme and agenda for BLG 9

16 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

17 Any other business

18 Report to the Committees

SUB-COMMITTEE ON DANGEROUS GOODS, SOLID CARGOES AND CONTAINERS (DSC) – 8TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Amendments to the IMDG Code and supplements, including harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods

.1 harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods

.2 amendments to the IMDG Code* and supplements

.3 review of Annex III of MARPOL 73/78

4 Review of the BC Code, including evaluation of properties of solid bulk cargoes

5 Cargo securing manual

6 Casualty and incident reports and analysis

7 Development of a manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives

8 Guidance on serious structural deficiencies in containers

9 Measures to enhance maritime security

10 Ship/terminal interface improvement for bulk carriers

11 Alternative hold loading ban for bulk carriers

12 Work programme and agenda for DSC 9

13 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

14 Any other business

15 Report to the Maritime Safety Committee

* As adopted by resolution MSC.122(75)

SUB-COMMITTEE ON FIRE PROTECTION (FP) – 47TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS Code and related fire test procedures

4 Analysis of fire casualty records

.1 use of smoke helmet type breathing apparatus

.2 revision of the fire casualty record

5 Revision of resolution A.654(16)

6 Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines

7 Large passenger ship safety

8 Performance testing and approval standards for fire safety systems

9 Guidelines for the manufacture and installation of oil mist detectors

10 Revision of the gas concentration limit on sulphur dioxide for floor coverings

11 Use of directional sound for passenger evacuation

12 Consideration of IACS unified interpretations

13 Work programme and agenda for FP 48

14 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

15 Any other business

16 Report to the Maritime Safety Committee

SUB-COMMITTEE ON FLAG STATE IMPLEMENTATION (FSI) – 11TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Mandatory reports under MARPOL 73/78

4 Casualty statistics and investigations

5 Regional co-operation on port State control

6 Reporting procedures on port State control detentions and analysis and evaluation of reports

7 Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance

8 Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments

9 Review of resolution A.746(18)

10 Self-assessment of flag State performance

11 Illegal, unregulated and unreported (IUU) fishing and implementation of resolution A.925(22)

12 Development of guidelines under the 2001 AFS Convention

13 Measures to prevent accidents with lifeboats

14 Development of provisions on transfer of class

15 Ship recycling-related matters

16 Introduction of the HSSC into MARPOL Annex VI on prevention of air pollution

17 Consideration of IACS unified interpretations

18 PSC officer training for bulk carriers

19 Measures to enhance maritime security

20 Work programme and agenda for FSI 12

21 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

22 Any other business

23 Report to the Committees

SUB-COMMITTEE ON RADIOCOMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (COMSAR) – 7TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

.1 matters relating to the GMDSS Master Plan

.2 operational and technical co-ordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including review of the related documents

.3 procedures for responding to DSC alerts

4 ITU maritime radiocommunication matters

.1 Radiocommunication ITU-R Study Group 8 matters

.2 ITU World Radiocommunication Conference matters

5 Satellite services (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)

6 Emergency radiocommunications, including false alerts and interference

7 Matters concerning search and rescue, including those related to the 1979 SAR Conference and the implementation of the GMDSS

.1 harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters

.2 plan for the provision of maritime SAR services, including procedures for routeing distress information in the GMDSS

.3 medical assistance in SAR services

8 Review of the SOLAS and SAR Convention provisions regarding the treatment of persons rescued at sea

9 Bridge-to-bridge radiocommunications

10 Large passenger ship safety

Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR) – 7th session (continued)

11 Developments in maritime radiocommunication systems and technology

12 Revision of the IAMSAR Manual

13 Development of a procedure for recognition of mobile-satellite systems

14 Revision of performance standards for NAVTEX equipment

15 Review of performance standards provisions (resolution A.809(19)) to require means of attachment of radiotelephone apparatus to its user

16 Measures to enhance maritime security

17 Harmonization of GMDSS requirements for radio installations on board SOLAS ships

18 Review of the FAL and SALVAGE Convention provisions to address the treatment of persons rescued at sea

19 Work programme and agenda for COMSAR 8

20 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

21 Any other business

22 Report to the Maritime Safety Committee

SUB-COMMITTEE ON SAFETY OF NAVIGATION (NAV) – 49TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Routeing of ships, ship reporting and related matters

4 Requirements for the display and use of AIS information on shipborne navigational displays

5 Places of refuge

6 Anchoring, mooring and towing equipment

7 Feasibility study on carriage of VDR on existing cargo ships

8 Revision of performance standards for radar reflectors

9 Review of performance standards for radar equipment

10 ITU matters, including Radiocommunication ITU-R Study Group 8 matters

11 Large passenger ship safety: effective voyage planning for large passenger ships

12 Measures to enhance maritime security

13 World-wide radionavigation system (WWRNS)

14 Casualty analysis

15 Guidance on early abandonment of bulk carriers

16 Work programme and agenda for NAV 50

17 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

18 Any other business

19 Report to the Maritime Safety Committee

SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND EQUIPMENT (DE) – 46TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Guidelines for on-board NOx monitoring and recording devices

4 Revision of resolutions MEPC.60(33) and A.586(14)

5 Amendments to resolution A.744(18)

6 Safety aspects of ballast water management*

7 Large passenger ship safety

8 Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines

9 Measures to prevent accidents with lifeboats

10 Interpretations of the 2000 HSC Code*

11 Review of fast rescue boat and means of rescue requirements

12 Anchoring, mooring and towing equipment

13 Carriage and stowage of immersion suits

14 Performance testing and approval standards for SOLAS personal life-saving appliances*

15 Consideration of IACS unified interpretations

16 Protection of pump-rooms of tankers and access to shore-based computer programs for salvage operations

17 Amendments to SOLAS requirements on electrical installations

18 Performance standards for water ingress alarms on bulk carriers

19 Guidance on early abandonment of bulk carriers

20 Application of IACS URs S26, S27 and S31 to bulk carriers

21 Steel repair standards and shipbuilding practices

22 Standards for hatch cover securing mechanisms on bulk carriers

23 Alternate hold loading ban for bulk carriers

---

* Subject to the decision on the extension of the duration of DE 46 referred to in paragraph 20.48 of document MSC 76/23.

Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE) – 46th session (continued)

24 Double-side-skin construction of bulk carriers

25 Application of structural standards in SOLAS chapter XII

26 Improved loading/stability information for bulk carriers*

27 Performance standards for protective coatings*

28 Free-fall lifeboats with float-free capability*

29 Work programme and agenda for DE 47

30 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

31 Any other business

32 Report to the Maritime Safety Committee

SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSELS SAFETY (SLF) - 46TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Development of the revised SOLAS chapter II-1 parts A, B and B-1

4 Development of explanatory notes for harmonized SOLAS chapter II-1

5 Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines

6 Review of the Intact Stability Code

7 Review of the OSV Guidelines

8 Large passenger ship safety

9 Harmonization of damage stability provisions in IMO instruments

10 Consideration of IACS unified interpretations

11 Revision of technical regulations of the 1966 LL Convention

12 Improved loading/stability information for bulk carriers

13 Work programme and agenda for SLF 47

14 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

15 Any other business

16 Report to the Maritime Safety Committee

SUB-COMMITTEE ON STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING (STW) – 34TH SESSION

Opening of the session

1 Adoption of the agenda

2 Decisions of other IMO bodies

3 Validation of model training courses

4 Follow-up action to the 1995 STCW Conference

5 Unlawful practices associated with certificates of competency

6 Casualty analysis

7 Large passenger ship safety

8 Training of crew in launching/recovering operations of fast rescue boats and means of rescue in adverse weather conditions

9 Measures to enhance maritime security

10 Mandatory education and training requirements for fatigue prevention, mitigation and management

11 Work programme and agenda for STW 35

12 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004

13 Any other business

14 Report to the Maritime Safety Committee

***

ANNEX 20

STATEMENTS ON THE TANKER "PRESTIGE" INCIDENT

STATEMENT BY THE DELEGATION OF SPAIN

Following the accident to the tanker **Prestige**, the Spanish delegation made a full statement to the IMO Council at its most recent session, outlining the preliminary views and proposals of the Spanish Government to prevent similar disasters happening again. In this Committee, I wish to refer solely to the issues that fall within the Committee's area of responsibility.

However, bearing in mind how important it is to the Organization and its organs to have up-to-date information on crisis situations which affect maritime safety and pollution of the marine environment, I also wish to take this opportunity to give you the latest information on the situation resulting from the accident to the **Prestige**.

I am sure that you have all watched with concern the management of the crisis caused by the accident to the Bahamas registered oil tanker **Prestige**, 243 metres in length and 42,000 gross register tonnage, which suffered an accident on 13 November 2002 while passing through the Finisterre traffic separation scheme, west of the coast of Galicia, Spain, laden with 77,000 tonnes of heavy fuel oil. The ship was listing as a result of a fissure in its starboard side, which caused flooding of the tanks and fuel oil to leak from them, and it was in serious danger of sinking owing to the adverse weather conditions.

The immediate reaction of the Spanish maritime authorities was to coordinate both the rescue of the crew by means of rescue helicopters and the operation to bring the ship under tow.

Barely two hours later, the first of the maritime rescue vessels reached the location of the **Prestige** and asked the Master to secure the tow. After overcoming the Master's initial resistance and after working all night in very heavy seas, they managed to attach a tow-line when the ship was some 4½ miles offshore on the morning of the 14th.

The subsequent operations were concentrated on preventing massive pollution of the coastline. For this reason, the initial task was to tow the ship away from the coast in view of the obvious danger of spillage of 77,000 tonnes of fuel oil if the hull were to break up completely, after it had been discovered that there was damage to the walls of three tanks, which were interconnected, and, in turn, that there was a breach in the external skin of starboard tank number 3, which was the main cause of the accident.

Once the drifting ship had been brought under control, a team of experts was put on board to assess the condition of the ship and to try and start its engines. On the afternoon of the 14th, they managed to start the engine and secure a new tow line, and the ship sailed at a speed of 6 knots towards the north-west and away from the coast. During the night, on the decision of the salvage company, the engines were stopped and, on tow, the ship was turned south and later south-west. Finally, on the morning of the 19th, the **Prestige** broke in two and the stern and the bow sections sank about 133 miles off the Spanish coast in a depth of some 3,500 metres.

During the whole episode, a substantial amount of the ship's cargo spilled into the sea, which caused heavy pollution of the sea, the sea bottom and the Spanish coastline, with as yet incalculable consequences. Spain has taken measures to prevent marine pollution and has begun

the task of cleaning up and recovering oil from the affected coastal areas with the assistance of local, national and international services contributed by more than ten countries.

On behalf of the Spanish Government, I wish to take this opportunity to express once again our gratitude for the rapid response and the offers of help and international co-operation, especially the participation of ships, resources and equipment to combat pollution, and the advice provided by France, Portugal, Germany, the Netherlands, Belgium, Norway, the United Kingdom, the United States, Denmark, Italy and Greece. This demonstrates the solidarity and concern that this kind of attack on the marine environment arouses in every country.

Today, underwater explorations are being conducted to assess the state of the hull. To date, about 7,000 tonnes of oil have been recovered from the sea and some 2,000 tonnes from the land. Some 500 kilometres of coastline and 164 beaches have been affected by pollution and approximately 1,500 people are engaged in the clean-up operations.

One of the initial reactions of the Government of Spain is to reaffirm its conviction that this type of pre-MARPOL vessel should be withdrawn from shipping immediately, a proposal which Spain put forward to MEPC at the appropriate time, although the decision finally adopted by that Committee was less stringent. This is not an issue that should be brought up again in the MSC, Mr. Chairman, but we do wish to put forward to this Committee the proposal that the transit of these ships should be restricted, in accordance with the criteria listed below, and these, Mr. Chairman, are specific proposals which we wish this Committee to take into account in directing the work of the relevant subcommittees, including modifying the work programmes, pursuant to your well-known slogan of "exceptional circumstances require exceptional measures".

These initiatives include:

- distancing shipping routes from exclusive economic zones and, specifically, immediately distancing the transit of ships from the Finisterre traffic separation scheme.

- geographical restriction of shipping areas having regard to meteorological or geographical conditions (closed or semi-closed seas).

The following proposals concentrate on other aspects that the Committee should consider, perhaps under a new agenda item called "Analysis of the consequences of the **Prestige** accident". Full justification for each of these proposals is contained in Council document C 89/INF.3, and I invite the distinguished delegates to study the contents of this document. In the interests of brevity, I shall confine myself to putting forward specific proposals which Spain wishes to promote and see implemented with the support of the members of this Committee.

.1 With reference to the responsibility of flag States, there is an urgent need for the fastest possible introduction of an IMO Model Audit Scheme to make audit mandatory for flag States.

.2 With reference to the responsibility of port States, and particularly taking into account that the **Prestige** had not been inspected in the previous three years despite having been clearly identified as a vessel that was a prime subject of inspection, improvement of ships inspection systems by port States, including:

- reduction of inspection intervals;

- extended mandatory inspections for ships which have shown defects in previous inspections;

- obligation to notify defects to be rectified prior to the ship's arrival in port;

- standardization, compatibility and access to databases of different regional agreements; and

- empowerment of inspectors to monitor repairs and rectification of serious defects detected by them.

.3 In regard to classification societies, and bearing in mind that the **Prestige** had valid certificates issued by a highly reputed classification society, the requirement for strict compliance by classification societies with the minimum standards laid down in the SOLAS Convention, i.e. Assembly resolutions A.739(18) and A.789(19), and the amendment of these resolutions if necessary, as well as,

.4 Control and requirement of new responsibilities of recognized organizations acting on behalf of flag States.

.5 In regard to the issue of "places of refuge", Spain has already expressed its view in this Committee that priority must be given to the interests of coasts at risk over commercial interests in designating places of refuge, and it therefore considers that guidelines should be developed as quickly as possible on places of refuge which do not infringe the sovereign powers of coastal States with respect to protection of their coasts and related interests, such places to be designated in the light of the individual circumstances of each case, each coastal State's capacity for emergency response and the guarantees provided by the commercial interests of the ship and/or cargo.

.6 Other issues, such as the accelerated introduction of safety equipment on all ships, such as automatic identification systems, voyage data recorders, etc.

STATEMENT BY THE DELEGATION OF THE BAHAMAS
(3 December 2002 (a.m.))

Mr. Chairman, last week His Excellency Basil O'Brien, the High Commissioner of the Bahamas and the Permanent Representative to IMO, made statements to Council on the loss of the **Prestige**. On Monday he outlined the circumstances surrounding the incident as far as could be determined and the need for a review of IMO policy on Places of Refuge. The Bahamian accident investigators had been denied access to the master who was being kept in custody in Spain. As the key witness, the master's impression of events is essential to forming a clear opinion on what happened.

On Friday of last week, a further statement was made to say that the master was still in custody and that that Government of the Bahamas would be taking action under article 292 of UNCLOS.

I will not repeat the statements made last week. However, I wish to bring the Committee up to date on the matter.

On the master's position he is still being held in custody, in what we believe to be a high security prison. We do not yet have details of any charges which have been made against him. The Government of the Bahamas is pursuing action under article 292 of UNCLOS. Our investigators are still being denied access to him.

In view of the comments of the distinguished delegate from Spain, I wish to add a few further remarks concerning the conduct of the master.

Following the incident, the master ensured that his crew was safe, and the High Commissioner thanked the Spanish authorities for their help. The master then volunteered to stay on his ship to try to help to save her. He also asked the Chief Officer and Chief Engineer to stay to assist and they too volunteered.

To appreciate these actions distinguished delegates should understand the conditions on board. The ship was still listing over 20º, the wind was force 9-10 with a very high swell causing the ship to roll heavily. The foredeck was covered in oil from the damaged tanks. There was no power on the winches which were steam driven, as the boiler had tripped out in the initial stages of the incident.

When a tug arrived there are conflicting versions of what happened. The Spanish authorities version is that the master of the **Prestige** refused to make the tug fast until a towage contract was signed. The version of the Chief Officer and Chief Engineer, who were on the bridge at the time, is that the tug refused to make fast until a contract was signed. We have yet to hear the master's view or to gain access to the Spanish contemporary records.

But, regardless of the true version, when the three officers went forward to attempt to take a line, it took twenty minutes to go from the bridge to the forecastle. The three then spent seven hours on the forecastle before finally make a tug fast.

When they made their way back to the bridge, they were confronted by a Spanish Port Engineer who demanded that the main engine was started.

I will not continue with this long narrative, but I have to say that we understand that despite the master's brave efforts he was put in jail when he stepped ashore.

We have not been told of any formal charges against him apart from a general statement that he disobeyed an order. We do not know which order he disobeyed, who gave it or by what authority, but we do question the right of anyone to ask people to risk their lives under such conditions.

The three crew who remained on board were extremely brave and, it is difficult to understand why anyone should be jailed as a consequence.

We have continued to pursue other aspects of our investigation into the incident. Distinguished delegates will wish to be appraised of the progress made to date.

The Bahamas Maritime Authority has launched a thorough investigation and is determined to do everything possible to find the fundamental causes of the failure of the ship's structure.

A preliminary examination of the records provided by the American Bureau of Shipping has been carried out. First indications are that the surveys and repairs carried out on the **Prestige**

during its special survey in China in May 2001 and the annual survey conducted in May 2002 met the highest industry standards. A SIRE inspection was carried out by a major oil company in March of this year that the ship passed with flying colours. She also spent four months before the incident in a Paris Memorandum of Understanding port and was available for inspection during the whole of that time.

Among other issues that will be investigated is whether the current standards are adequate and whether the design or age of the ship were contributory factors to its loss.

It is far too early to identify the initiating cause of the structural failure, but of particular interest to the investigation will be the effect of the repairs carried out at the special survey. At that survey a significant amount of steel work was renewed and assessments will be made of the effects of new steel work being connected to the old structure. Possible subjects for an in-depth investigation will include the stresses introduced into the hull by the repairs and the question of metal fatigue induced by 26 years of operation.

We are discussing how these concerns can be taken forward with experts in the relevant fields. The Bahamas Maritime Authority will publish its finding when the investigation has been completed.

STATEMENT BY THE DELEGATION OF PORTUGAL
(3 December 2002 (a.m.))

Portugal expresses its sympathy to the Government of Spain and its people. It is appalling that accidents such as this keep happening and we must, as an international community, take all necessary action.

Portugal wants to reiterate its commitment to the improvement of maritime safety and the prevention of marine pollution.

At this stage, we will not go over particular measures. However, we wish to highlight that:

- flag State performance must be improved;
- port State control must be more efficient;
- classification societies must be better monitored;
- other measures regarding namely structural requirements for ships and navigation must also be considered.

STATEMENT BY THE DELEGATION OF FRANCE
(3 December 2002 (a.m.))

Speaking as a neighbouring and sympathetic country, and one that had been too often a victim, and as a responsible member within the Organization, the French delegation endorsed the views expressed by Spain, which had urged the Committee to take up this issue. The French delegation recalled its statement to the Council at its eighty-ninth session (C 89/INF.5), which, once again, emphasized the responsibilities of the flag State. The delegation asked for that document to be circulated among members of the Committee.

Statement by the delegation of France to the 89th session of the IMO Council

(25 November 2002)

This session of the Council, now at last enlarged to 40 Members, should have been a time of true celebration, no more no less, to celebrate the enhanced representation of the member States of the Organization which France has always supported wholeheartedly right from the start.

The gravity of events reminds us of the real world and our responsibilities. More than ever, this enlargement must send a strong political signal, a solemn commitment to face the new challenges and hunt down the old demons that haunt the maritime world.

This Organization, its member States, their peoples and the maritime community as a whole have been stricken, wounded and plunged into grief by a series of events of the utmost gravity: the terrorist threat which challenges us on all fronts as well as the latest maritime disasters such as we hoped never to see again: the sinking of the **Joola** on 26 September in Senegal with the loss of over one thousand lives, the **Prestige**, whose consequences, albeit of another order, are none the less appalling.

* * *

The terrorist threat is not really new, but its scale, its many faces demand an unprecedented level of response. This Organization plays a crucial role in preventing and eliminating these risks in the maritime domain. We have high hopes of the work of the Diplomatic Conference in December. Let us beware lest the necessary commitments prove no more than limp consensus.

Keeping in mind the tragic events of 11 September and the murderous attacks that followed in many other places in the world, we cannot help but recall that the risks at sea, unfortunately, were all too soon illustrated by the attack on the French tanker, the *Limburg* in Yemen on 6 October last.

France will continue to play an active part in our work and naturally looks forward to significant results. I wish to announce that the **Limburg** affair will be the subject of a special presentation on Monday 9 December, the first day of the Conference.

* * *

The terrorist menace is a risk of an exceptional kind and on a scale which requires exceptional measures to ensure "maritime security". Ensuring "maritime safety and protection of the marine environment", however, is a familiar part this Organization's mandate. As to the **Prestige** disaster on 13 November, that is nothing new.

We thought we had finally put an end to these all too frequent and intolerable situations. Obviously, that is not so. How many more times must we say that such events are unacceptable?

It was up to the State, of course, or perhaps States, directly affected by that accident to rise in protest against the accident itself and its consequences.

It was up to the flag State, of course, to provide some explanations about the incident.

Now it is the turn of our delegation to have its say, not only because France stands shoulder to shoulder in solidarity with our neighbours, not only because France is all too often the direct victim of such disasters, but because France is "horrified", as the President of the Republic put it, and must therefore react and act at every level and in every appropriate context to bring about decisive and effective measures.

* * *

We will watch the investigations into this accident closely, albeit conscious as we are that the immediate task now is to combat this formidable pollution.

The time has come, however, for our Organization to define its policy and strategy. This is a major item on our Council's agenda.

I will conclude, therefore, with some considerations of a policy and strategic order:

France has always maintained, time and again, in this forum that the prime responsibility for the effective application and enforcement of the instruments adopted under the aegis of this Organization lies with the flag State.

France has always maintained, time and again, that control by the port State, the coastal State, the State potentially threatened, is merely a substitute for the failings of the flag State.

Today, our delegation reiterates in the strongest terms that this transfer of the responsibility and the burden has reached unacceptable levels. Intervention by the coastal State or the port State is the expression of a notion that can be described as "legitimate defence". Do we want, can we allow that the proper functioning of maritime transport should rely on such an arrangement? Please, I beg you, let us all get back to the source of the problem and, dare we say it, the root of the evil.

STATEMENT BY THE DELEGATION OF YEMEN
(3 December 2002 (a.m.))

Address by H.E. Captain Saeed Abdulla H. Al-Yafai
Minister of Transport and Maritime Affairs of the Republic of Yemen
to the 76th session of the Maritime Safety Committee

Mr. Chairman, Secretary-General, Heads and members of delegations, Ladies and Gentlemen.

You may be all aware of the French tanker **Limburg** incident on October 6th and the considerable damage that incident had on the marine environment and the economy of the Republic of Yemen.

However, I would like to start by expressing my country's gratitude and appreciation to the distinguished Secretary-General, Mr. O'Neil and his deputy, Admiral Mitropoulos and to the staff of IMO who offered us all the help possible, in the form of technical experts, promptly and without hesitation.

The incident placed my country in a difficult position, as we were not only victims of terrorism, but also victims of serious oil pollution for which no compensation was available under the CLC Convention. When this Convention was drafted in 1969, terrorism was not known nor experienced as it is today. Furthermore, we then became the victims of massively increased marine insurance premiums imposed on vessels calling Yemeni ports as an immediate and direct result of the incident. Our losses as a direct result of this unreasonable additional premium imposed by insurance companies exceeds US$10 millions per month. While our losses as a result of the terrorist attack on the **Limburg** exceeds US$25 millions per month which is crippling our economy and serving the purpose of terrorism. I believe that it will be both appropriate and necessary, particularly at this pivotal meeting of the MSC where maritime safety and the revision of IMO instruments relating to safety are being considered, to take into full account the impact of terrorist attacks that can result in serious damage to the marine environment, but for which no protection through the CLC to cover the costs of mitigating measures, or compensation for direct and indirect damage, is made available to the country affected. We firmly believe that the change in circumstances around the world, not just as these have affected Yemen, expose a gap in the CLC that needs to be closed. **Limburg** has forced this on our attention, and we are therefore expressing our Government's concern on this matter and consider it our duty to share our concerns with you. Specifically, we believe that IMO should carefully consider taking action to amend Article III of the 1969 Civil Liability Convention, and I formally request the distinguished Secretary-General of IMO to take the necessary steps to this effect.

Thanking you.

Address by H.E. Captain Saeed Abdulla H. Al-Yafai
Minister of Transport and Maritime Affairs of the Republic of Yemen
to the 76th session of the Maritime Safety Committee

Thank you Mr. Chairman,

I find it appropriate while listening to statements being made about the **Prestige** disaster off the coast of Spain to inform this august committee of the steps taken by the Government of Yemen concerning the **Limburg** disaster which took place off the coast of Yemen on 6 October 2002, and may I start by expressing the sympathy of the people and Government of Yemen with the people and Government of Spain for the damage that the **Prestige** incident caused them, in particular our sympathy goes to those who lost their livelihood as a result of this incident.

As a comparison with the steps taken by Spain with the **Prestige** incident, the Government of Yemen took immediate action to rescue the crew of the **Limburg** in very difficult and dangerous circumstances. Twelve crew members jumped overboard and we managed to rescue eleven of them from a burning sea and in very close proximity which was still exploding. Unfortunately one Bulgarian seaman lost his life by drowning in this incident. When the Master decided to abandon ship with the remaining crew members none of the lifeboats could be used and again our people rescued the rest of the crew under very dangerous circumstances.

The Master and his crew were transferred to a five-star hotel in Mukalla and were given full freedom to contact their families and to speak to press and to the owners of the ship.

The tanker was floating with the tide and wind and again we managed, under very difficult and dangerous circumstances to connect a tow line to the ship and save her from going aground, while continuing to fight the fire.

Almost 18,000 tons of crude oil spilled, 120 km of coastline was polluted and about 3,000 fishermen lost their source of livelihood. We did what we can with our modest resources to clean up the sandy beaches. The rocky coastline is still up to this moment covered with crude oil as we do not have the required equipment nor the resources to purchase much equipment to do the necessary clean-up. In my statement yesterday, I mentioned that we could not resort the only compensation under the CLC Convention as the explosion was caused by a terrorist act and I called upon the Secretary-General of IMO to start a process to amend Article III of the CLC Convention to deal with this new reality which did not exist almost 34 years ago in 1969 when the CLC was concluded.

With the incident of the **Prestige**, many countries came to the help of Spain and we applaud that, yet in spite of the efforts we made through the various Embassies in Yemen, not a single country came forward with an offer to help us clean our coastline. We cannot understand and we feel very sad at the attitude and double standards of the international maritime community. Our coastline is still polluted by oil from the **Limburg** and our fishermen are still out of work and without any form of compensation. We await the conscious of the Maritime Community to wake up.

We request that this statement and our statement of yesterday be recorded in the proceedings of this 76th session of the MSC.

Thank you, Mr. Chairman.

STATEMENT BY THE DELEGATION OF MOROCCO
(10 December 2002 (a.m.))

DECLARATION

Measures to improve the safety of navigation and prevention of pollution

Document submitted by the delegation of the Kingdom of Morocco

The delegation of the Kingdom of Morocco has followed with great interest the declaration made by the distinguished representative of the European Union within the work programme of this Committee regarding the measures taken by the European Union after the **Prestige** disaster.

In this regard, I wish to inform you, Mr. President, of the action taken by the Government of Morocco on the day following the shipwreck which polluted the Spanish coast, through a quotation from the official communiqué of the Ministry of Works and Transport for Morocco:

"COMMUNIQUE FROM THE
THE MINISTRY OF EQUIPMENT AND TRANSPORT

Following the ecological disaster along the Spanish coast caused by the shipwreck of the tanker **Prestige**, His Majesty's Government expresses solidarity with the Kingdom of Spain and sends its sympathies to the people of Spain affected by this disaster.

His Majesty's Government, conscious of the dangers of the global transport by sea of noxious and potentially dangerous substances and the number of accidents caused by certain ships transporting these substances, has noted the joint declaration on the subject adopted at the Franco-Spanish Summit in Malaga, 26 November 2002.

The Kingdom of Morocco, as an associate member of the European Union and a country neighbouring the disaster area, subscribes to the principles of the said declaration, associates itself with the proposed terms of co-operation and supports the measures proposed with a view to improving the safety of navigation and to taking action to prevent the occurrence of such disasters in the future.

The Kingdom of Morocco also wishes to announce that it will support and defend the above measures within the framework of the competent international organizations.

His Majesty's Government has, therefore, decided that all monohull ships over 15 years old carrying crude oil, heavy fuel oil, tar or other materials constituting a risk to the marine environment, must submit a preliminary declaration to the competent Moroccan authorities in order to request access to the Moroccan exclusive economic zone.

The crew of the said ships must from now on supply all necessary information, in particular the nature of the cargo, the identities of the charterer and the shipowner and the commercial destination of the goods being carried."

The Kingdom of Morocco is in the process of adopting legislation to enact the measures quoted in the above communiqué.

I take this opportunity to request the delegations who are neighbours of Morocco, and especially Spain, to reactivate existing instruments of co-operation in the area of safety of navigation and to prepare joint action in order to increase awareness of and prevent such incidents in future.

Mr. President, the delegation of Morocco requests that this information be supplied to all States participating in the seventy-sixth session of the Maritime Safety Committee.

The delegation of Morocco invites the Committee to note this information and requests that this document be brought to the attention of all delegations present, to be circulated as you judge appropriate, Mr. President, and to be inserted in the final report of the Committee.

Thank you Mr. President.

STATEMENT BY THE REPRESENTATIVE OF THE EUROPEAN COMMISSION
(9 December 2002 (p.m.))

Intervention of the representative of the European Commission at MSC 76 on the "Prestige"

Mr. Chairman, the Council of Ministers of the EU took a number of far-reaching decisions in its meeting of 6 December 2002, following the sinking of the **Prestige** off the Galician coast of Spain.

Many of these decisions, for example the one disallowing the use of Single Hull Tankers for the transportation of heavy grades of oil to and from EU ports, terminals or anchorage areas, are the responsibility of Member States as coastal States. There are a number of them, however, that are requests to the IMO and its MSC, MEPC and Legal Committees. The EU Council has "acknowledged the determined efforts of the International Maritime Organization since the **Erika** accident" and has addressed requirements for the following issues:

- The need to address a Condition Assessment Scheme in the general survey regime for tankers regardless of design from the age of 15 years.

- The need that rules regarding the use of double hull tankers for the transportation of heavy grades of oil, and the accelerated phasing out of single hull tankers are established as soon as possible on a world-wide level, through an amendment to the MARPOL Convention.

- Finalization of the International Guidelines on the identification of places of refuge for ships in distress in the IMO.

- Development of new preventive distances for ships along the coasts of the Member States of the EU (requests will be introduced to IMO).

- Urges the IMO to develop the use of the instrument of designating Sensitive Sea Areas (SSA) and Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA).

- The need to adopt the supplementary Compensation Fund in May and be operational by the end of 2003.

- Asks the development, in the framework of the IMO, of the requirements for the protection of large fuel oil tankers in all categories of ships against collision and stranding.

- Supports the ongoing work in the IMO to develop a Flag State Code and a Model Audit Scheme, so ensuring that flag States carry out their duties under the International Conventions.

In addition the EU Council has stressed the necessity to re-examine international rules concerning the law of the seas and maritime transport. The Council has considered that the law does not offer sufficient means for the protection of coastal States against an ever-increasing traffic of dangerous and polluting goods, which present high risks.

STATEMENT BY THE DELEGATION OF MALTA
(13 December 2002 (a.m.))

The delegation of Malta refers to the incidents that have featured in the public media over these last days regarding six Maltese-registered tankers some of which were, and the others could have been denied the freedom of trade and navigation, to the extent that one of these ships was even boarded out at sea, even though all these ships were trading legally and none of them posed any threat to safety of life at sea or the marine environment more than any other vessel also operating lawfully.

Malta cannot understand the official silence on these incidents even from the International Maritime Organization.

The motor tankers **Byzantio** (built 1976), **Enalios Titan** (1978), **Express** (1980), **Gudermes** (1976), **Moskovskiy Festival** (1985) and **Yevgeniy Titov** (1986) are classed with top classification societies, in these cases, American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas and Lloyds's Register of Shipping. Furthermore, all six ships carry valid certificates as required in terms of the relevant international conventions issued by one of these societies, as the case may be, on behalf of the Government of Malta.

Moreover, five of these tankers, at least in recent years, had not been involved in any casualty. Even more, these same ships had all been inspected several times by flag State control or under the port State control regime and the outcome of these inspections had always been positive with none of these ships ever being detained.

In particular, the **Moskovskiy Festial** had successfully passed a port State control inspection in Satan Cruz de Tenerife, Spain as a recently as one month ago. This same ship has also been inspected in Gibraltar only a few days ago and was described by the port State control inspector as a fine ship.

Although the other tanker, the **Byzantio**, was said to have been involved in a casualty in April this year, this was only a contact while at anchor with a bunkering ship, when there was no impact and none of the two vessels suffered any serious damage and there were no injuries or any oil spillage. The **Byzantio** had also been detained in Ireland last August for deficiencies related to fire appliances and crew certification, certainly nothing related to the structure of the ship. Corrective action was taken and since then this ship has successfully passed two port State control inspections in Rotterdam, Netherlands and in Tallinn, Estonia, a class inspection in Tallinn and a flag State control inspection also in Rotterdam.

It is pertinent to point out that all these six tankers form part of an international fleet of more than 5000 single hull tankers registered in and operating under several jurisdictions worldwide. It is to be noted that following a decision taken at an international conference convened by the International Maritime Organization in April 2001 single hull tankers will be phased out, according to their year of built, starting in 2003 for ships delivered in 1989 or later.

Malta was one of the States that had supported this accelerated phasing out of single hull tankers. Malta also believes that if the need is felt to accelerate even further the phasing out of these ships, such a decision should be taken internationally after having taken into consideration the impact of such a decision. Shipping being by its very nature an international industry, action affecting international trade and transport should be taken internationally, avoiding as much as possible unilateral action and, even more so, arbitrary action that can only lead to chaos and disaster.

During a recent discussion at the United Nations on the subject of Oceans and the Law of the Sea one eminent speaker emphasized how oceans and the law of the sea have become inseparable. Malta wants to believe that in the beginning of this third millennium the maritime industry would continue to operate in a regulated regime of peace and order and does not revert to the law of might is right that prevailed in centuries gone by.

Malta, sitting astride one of the major arteries of shipping, has always supported and shall continue to support international action aimed at minimising as much possible threats to the marine environment and to the livelihood and quality of life of the people who could be affected by any catastrophe.

Malta expects that the International Maritime Organization promotes implementation and adherence to all international maritime law by all States whether these are acting in their capacity as flag State, port State or coastal State and by everybody, including in particular those bodies which have a special relationship with this Organization.

Malta, as a responsible member of in the international community of States and in the execution of its functions as a maritime Administration, shall continue to strive towards ensuring safety of life at sea and the security of the world oceans and the protection of the marine environment as the common heritage of mankind. All this, however, through the rule of law and international concerted action.

Malta, reiterates its support for any action taken after an international dialogue between the strategic partners of the maritime industry in the interest of safer and more secure shipping and cleaner oceans.

_____