ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
81º periodo de sesiones
Punto 25 del orden del día

MSC 81/25
24 mayo 2006
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 81º PERIODO DE SESIONES

		Página
1	INTRODUCCIÓN	6
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	10
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	11
4	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	21
5	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	37
6	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	64
7	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (Informe del 48º periodo de sesiones y cuestiones urgentes derivadas del 49º periodo de sesiones del Subcomité)	75
8	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (Informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité)	81
9	LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (Informe del 9º periodo de sesiones del Subcomité)	89
10	SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (Informe del 51º periodo de sesiones del Subcomité)	92
11	ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS (Informe del 48º periodo de sesiones del Subcomité)	99

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.

		Página
12	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (Informe del 10º periodo de sesiones del Subcomité)	102
13	PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (Informe del 50º periodo de sesiones del subcomité)	105
14	FORMACIÓN Y GUARDIA (Informe del 37º periodo de sesiones del Subcomité)	108
15	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (Cuestiones urgentes derivadas del 10º periodo de sesiones del Subcomité)	112
16	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	115
17	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	117
18	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	122
19	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	127
20	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	131
21	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	133
22	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ	134
23	PROGRAMA DE TRABAJO	138
24	OTROS ASUNTOS	153

ANEXO 1 - RESOLUCIÓN MSC.201(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 2 - RESOLUCIÓN MSC.202(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 3 - RESOLUCIÓN MSC.203(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO

ANEXO 4 - RESOLUCIÓN MSC.204(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

ANEXO 5 - RESOLUCIÓN MSC.205(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)

ANEXO 6 - RESOLUCIÓN MSC.206(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

ANEXO 7 - RESOLUCIÓN MSC.207(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)

ANEXO 8 - RESOLUCIÓN MSC.208(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA AUTORIZACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES QUE ACTÚEN EN NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN (RESOLUCIÓN A.739(18))

ANEXO 9 - RESOLUCIÓN MSC.209(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

ANEXO 10 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS II-1, II-2, III Y V DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

ANEXO 11 - PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE DIRECTRICES SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE DE LOS BUQUES DE PASAJE QUE NAVEGUEN POR ZONAS ALEJADAS

ANEXO 12 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO SSCI

ANEXO 13 - RESOLUCIÓN MSC.210(81) - NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

ANEXO 14 - RESOLUCIÓN MSC.211(81) - ACUERDOS PARA EL ESTABLECIMIENTO EN FECHA TEMPRANA DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

ANEXO 15 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 16 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

ANEXO 17 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 1994

ANEXO 18 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DSC

ANEXO 19 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS XII/12.1.2 Y XII/13.1 DEL CONVENIO SOLAS Y AL MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES NUCLEARES DE PASAJE

ANEXO 20 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS II-1/3-2 Y XII/6.3 Y AL APÉNDICE DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 21 - PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE LA NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES PARA LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE DE AGUA DE MAR DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES NUEVOS Y LOS ESPACIOS DE DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS

ANEXO 22 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CIG)

ANEXO 23 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO GC)

ANEXO 24 - RESOLUCIÓN MSC.212(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE GRANELEROS QUÍMICOS (CÓDIGO CGrQ)

ANEXO 25 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS (CÓDIGO CIQ) EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

ANEXO 26 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS 17, 18 Y 19 DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS (CÓDIGO CIQ)

ANEXO 27 - DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO CORRESPONDIENTES

ANEXO 28 - MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO

ANEXO 29 - RESOLUCIÓN MSC.213(81) - NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES

ANEXO 30 - RESOLUCIÓN MSC.214(81) - ENMIENDAS A LAS NORMAS REVISADAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT) DE A BORDO (RESOLUCIÓN A.861(20)) Y DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA SIMPLIFICADOS (RDT-S) (RESOLUCIÓN MSC.163(78))

ANEXO 31 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

ANEXO 32 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

ANEXO 33 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 34 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 35 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS

ANEXO 36 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))

ANEXO 37 - POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CSR-07 RELACIONADOS CON CUESTIONES VINCULADAS CON LOS SERVICIOS MARÍTIMOS

ANEXO 38 - PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 39 - ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 40 - DISCURSO DEL SECRETARIO GENERAL CON OCASIÓN DEL 81º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

ANEXO 41 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO

ANEXO 42 - DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS

ANEXO 43 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA POPULAR DE CHINA

ANEXO 44 - DECLARACIONES DEL OBSERVADOR DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)

ANEXO 45 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE COREA

ANEXO 46 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL YEMEN

1 INTRODUCCIÓN - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 81º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 10 al 19 de mayo de 2006 bajo la presidencia del Sr. I. Ponomarev (Federación de Rusia). También asistió el Vicepresidente del Comité, Sr. N. Ferrer (Filipinas).

1.2 Participaron en la reunión delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA
ANGOLA
ANTIGUA Y BARBUDA
ARABIA SAUDITA
ARGELIA
ARGENTINA
AUSTRALIA
AZERBAIYÁN
BAHAMAS
BAHREIN
BANGLADESH
BARBADOS
BÉLGICA
BELICE
BOLIVIA
BRASIL
BULGARIA
CAMBOYA
CANADÁ
COLOMBIA
CÔTE D'IVOIRE
CROACIA
CUBA
CHILE
CHINA
CHIPRE
DINAMARCA
DOMINICA
ECUADOR
EGIPTO
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS
ESTONIA
FEDERACIÓN DE RUSIA
FILIPINAS
FINLANDIA
FRANCIA
GEORGIA
GHANA
GRECIA
HONDURAS
HUNGRIA
INDIA
INDONESIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
IRLANDA
ISLANDIA
ISLAS MARSHALL
ISRAEL
ITALIA
JAMAICA
JAPÓN
JORDANIA
KENYA
LETONIA
LIBERIA
LITUANIA
LUXEMBURGO
MALASIA
MALTA
MARRUECOS
MÉXICO
NIGERIA
NORUEGA
NUEVA ZELANDIA
PAÍSES BAJOS
PAKISTÁN
PANAMÁ
PERÚ
POLONIA
PORTUGAL
QATAR
REINO UNIDO
REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
REPÚBLICA CHECA
REPÚBLICA DE COREA
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO
REPÚBLICA DOMINICANA
REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
RUMANIA
SAINT KITTS Y NEVIS
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
SINGAPUR

SUDÁFRICA
SUECIA
TAILANDIA
TRINIDAD Y TABAGO
TÚNEZ
TURQUÍA
TUVALU
UCRANIA
URUGUAY
VANUATU
VENEZUELA
YEMEN

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

y el siguiente Estado no Miembro de la OMI:

ISLAS COOK

1.3 También participaron en la reunión representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

1.4 Asimismo, asistieron a la reunión observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
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)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (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)
CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES (IICL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
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)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)

1.5 También asistieron a la reunión el Sr. A.I. Chrysostomou (Chipre), Presidente del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), y el Sr. Ben Owusu-Mensah (Ghana), Presidente del Comité de Cooperación Técnica. Estuvieron asimismo presentes los presidentes de todos los subcomités, excepto los presidentes de los subcomités BLG y FSI.

Discurso de apertura del Secretario General

1.6 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto completo se recoge en el anexo 40.

Observaciones del Presidente

1.7 En su respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General sus palabras y opiniones y aseguró que sus recomendaciones y peticiones se tendrían debidamente en cuenta durante las deliberaciones del Comité y de sus grupos de trabajo.

Declaraciones de las delegaciones

1.8 El observador del CILC hizo referencia al trágico incendio que se produjo a bordo del buque dedicado a cruceros **Star Princess**. Expresó sus condolencias a las personas afectadas por el incendio y agradeció al Secretario General su iniciativa para determinar con celeridad las medidas que debía examinar de inmediato el Comité. Señaló que la prioridad más alta del sector de cruceros era garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, las tripulaciones y los buques, y, a fin de que un suceso como el acaecido no volviera a producirse nuevamente, se han implantado sin demora alguna procedimientos operacionales mejorados. Además, tan pronto como se identificó la fuente del intenso calor y la rápida propagación del incendio, el CILC distribuyó un aviso de seguridad urgente a sus miembros. El observador declaró que el CILC apoya plenamente la elaboración con carácter prioritario de las oportunas enmiendas al Convenio SOLAS y de una circular provisional que aborde el carácter urgente de esta cuestión.

1.9 La delegación de Egipto hizo referencia al buque **Al Salam Boccaccio 98**, de pabellón panameño, que se hundió en aguas internacionales después de abandonar el puerto de Daba en el Mar Rojo, a una distancia de 43 millas del litoral de Arabia Saudita. La delegación señaló que las autoridades egipcias, tras ser informadas del suceso, habían adoptado las medidas adecuadas para salvar a los pasajeros y a la tripulación, y mencionó que el Secretario General viajó a Egipto y ofreció a este país el máximo apoyo práctico. Francia y el Reino Unido también prestaron una ingente asistencia a Egipto. Se convino en que era necesario constituir un comité internacional de investigación que determinara las causas de este terrible accidente, y en que el Sr. T. Allan fuera a Egipto. El Sr. Allan evaluó el modo en que el comité anteriormente mencionado estaba cumpliendo su responsabilidad respecto de la seguridad del transporte marítimo, así como cuestiones relativas a la seguridad en los puertos, la función de las sociedades de clasificación y las investigaciones de siniestros. Asimismo, el Ministro de Transporte de Egipto reiteró la importancia de la credibilidad y transparencia de la investigación realizada, la cual determinará las causas de esta tragedia, con la contribución de los miembros competentes de los comités de investigación. La OMI recibirá las conclusiones del comité internacional de investigación con respecto a la formulación de las recomendaciones adecuadas para mejorar la seguridad marítima en general y en Egipto, en particular.

1.10 La delegación de Panamá también hizo referencia al suceso del **Al Salam Boccaccio 98** y agradeció a la Organización la rápida asistencia que había prestado al comité de investigación, compuesto de representantes de la República de Panamá y Egipto. En este contexto, la delegación reafirmó la importancia de analizar nuevamente las medidas de protección contra incendios a bordo de los buques, particularmente, a bordo de buques de pasaje de transbordo rodado. La delegación también agradeció a todas las personas que habían prestado apoyo al equipo de investigación, incluida la Organización, la rapidez con que se había recuperado el registrador de datos de la travesía y se habían descargado los datos, puesto que este hecho revestía una gran importancia para determinar la causa del accidente. La delegación concluyó su intervención señalando que las partes encargadas de la investigación, trabajando juntas, pronto podrán presentar un informe preliminar que será útil para todas las partes interesadas y recogerá las conclusiones.

1.11 La delegación de Bahrein hizo referencia a la zozobra del bagala **Al-Dana** cuando estaba realizando un crucero regular con 131 pasajeros y tripulantes a bordo y que tuvo como resultado el fallecimiento de 58 personas. El bagala había sido construido originalmente como embarcación pesquera, y se le habían realizado importantes modificaciones para que pudiese transportar pasajeros. El comité de investigación técnica había determinado que el bagala no presentaba estabilidad al estar atracado al costado antes de iniciar el viaje. Asimismo, el comité

mencionado, con la asistencia de un equipo de arquitectos e ingenieros navales, está realizando una prueba de estabilidad y analizando los datos obtenidos con miras a determinar la estabilidad actual del bagala. Posteriormente evaluará el estado del bagala antes y durante su último viaje, y también determinará su capacidad de transporte de pasajeros. Está previsto que el informe definitivo se presente en los próximos 30 días.

1.12 La delegación de Chipre declaró que, tras el incendio producido la semana anterior a bordo del buque dedicado a cruceros **Calypso**, deseaba aprovechar la oportunidad para informar al Comité de que estaba investigando el suceso junto al Reino Unido y presentaría a la Organización los resultados de la investigación a la mayor brevedad posible. Chipre también deseaba expresar su agradecimiento a los Gobiernos de Francia y el Reino Unido, así como a todas las embarcaciones que habían prestado asistencia al buque y su tripulación para la satisfactoria evacuación de todos los pasajeros a bordo en condiciones de seguridad.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.13 El Comité adoptó el orden del día (MSC 81/1) y un calendario provisional, que se utilizará a modo de guía durante el periodo de sesiones (MSC 81/1/1, anexo, enmendado). El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos examinados en relación con cada punto, figura en el documento MSC 81/INF.17.

1.14 En las secciones del presente informe se da cuenta de las decisiones del Comité sobre la constitución de grupos de trabajo y de redacción al tratar los correspondientes puntos del orden del día.

Verificación de poderes

1.15 Se informó al Comité de que los poderes de las delegaciones que asistían al periodo de sesiones habían sido verificados y estaban en orden.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del 55º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

2.1 El Comité tomó nota de los resultados del 55º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (MSC 81/2) y examinó la información facilitada en relación con el punto 16 del orden del día (Subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas).

Resultados del 94º y el 95º periodos de sesiones ordinarios y del 23º periodo de sesiones extraordinario del Consejo

2.2 El Comité tomó nota de los resultados del 94º y el 95º periodos de sesiones ordinarios y del 23º periodo de sesiones extraordinario del Consejo (MSC 81/2/1) sobre las cuestiones relacionadas con su labor.

Resultados del 32º periodo de sesiones del Comité de Facilitación

2.3 El Comité tomó nota de los resultados del 32º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (MSC 81/2/2) y examinó la información facilitada en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

Resultados del 53º y el 54º periodos de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino

2.4 El Comité tomó nota de los resultados del 53º y el 54º periodos de sesiones del MEPC (MSC 81/2/3 y Add.1) y examinó la información facilitada en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

Resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea

2.5 El Comité tomó nota de los resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 81/2/4) y examinó la información facilitada en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

Resultados del 91º periodo de sesiones del Comité Jurídico

2.6 El Comité tomó nota de los resultados del 91º periodo de sesiones del Comité Jurídico (MSC 81/2/5) y examinó la información facilitada en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

Resultados de la Conferencia diplomática sobre la revisión de los tratados SUA

2.7 El Comité tomó nota de los resultados de la Conferencia diplomática sobre la revisión de los tratados SUA (MSC 81/2/6).

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 participar en el examen y la adopción de las propuestas de enmiendas a:

.1 los capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII de dicho Convenio;

.2 el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla II-2/3.22 del Convenio SOLAS 1974;

.3 el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla III/3.10 del Convenio SOLAS 1974;

.4 las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS 1974; y

.5 el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla VII/1.1 del Convenio SOLAS 1974.

3.2 Durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes los Gobiernos Contratantes que constituían más de un tercio del total de Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio.

3.3 Las propuestas de enmiendas a los capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS, y a los códigos y directrices obligatorios en virtud del Convenio, se distribuyeron, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, a todos los miembros de la OMI y a los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio mediante las circulares Nº 2630, de 14 de julio de 2005 (capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS, Código SSCI, Código IDS, y resolución A.739(18)), circular Nº 2673, de 31 de octubre de 2005 (Código IMDG, enmienda (33-06)) y circular Nº 2681, de 8 de noviembre de 2005 (capítulo V, disposiciones relativas a identificación y seguimiento de largo alcance).

3.4 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS a participar en el examen y la adopción de las propuestas de enmiendas al Anexo del Protocolo. Durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes las Partes que constituían más de un tercio de las Partes en el Protocolo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

3.5 Las propuestas de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS se distribuyeron, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, a todos los miembros de la OMI y a las Partes en dicho Protocolo, mediante la circular Nº 2644, de 30 de junio de 2005.

3.6 Se invitó a las Partes en el Convenio de Formación 1978 a participar en el examen y la adopción de las propuestas de enmiendas a los capítulos I y VI del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado; a las secciones A-VI/2 y A-VI/5 de la Parte A y a la sección B - VI/5 de la Parte B del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes las Partes que constituían más de un tercio de las Partes en el Convenio de Formación 1978, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) iv) y en la regla I/1.2.3 del Convenio.

3.7 Las propuestas de enmiendas al Convenio de Formación 1978 y a la Parte A del Código de Formación se distribuyeron, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) i) del Convenio de Formación 1978, a todos los miembros de la OMI y a las Partes en dicho Convenio mediante la circular Nº 2649, de 27 de junio de 2005.

3.8 El MSC 80 aprobó las propuestas de enmiendas a la Parte B del Código de Formación, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones, y a su entrada en vigor en la misma fecha que las enmiendas al Convenio de Formación 1978 y a la Parte A del Código de Formación (véanse también los párrafos 3.33, 3.58 y 5.102).

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS

Regla 9 - Contención del incendio

Regla 15 - Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables

3.9 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a las reglas II-2/9 y II-2/15 del Convenio SOLAS (MSC 81/3, anexo 1) habían sido elaboradas por el FP 49 y aprobadas por el MSC 80.

3.10 Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que puedan realizarse.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

Regla 7 - Dispositivos individuales de salvamento

3.11 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS (MSC 81/3, anexo 1) habían sido elaboradas por el DE 48 y aprobadas por el MSC 80.

3.12 Tras tomar nota de que no se habían presentado más observaciones sobre las propuestas de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que puedan realizarse.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO IV DEL CONVENIO SOLAS

Regla 7 - Equipo radioeléctrico: Generalidades

Regla 9 - Equipo radioeléctrico: Zonas marítimas A1 y A2

Regla 10 - Equipo radioeléctrico: Zonas marítimas A1, A2 y A3

3.13 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a las reglas del capítulo IV del Convenio SOLAS habían sido elaboradas por el COMSAR 9 y aprobadas por el MSC 80.

3.14 Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al capítulo IV, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que puedan realizarse.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

Regla 2 - Definiciones

Regla 19-1 - Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

3.15 El Comité acordó examinar las propuestas de enmiendas a la regla 2 y la nueva regla 19-1 que habían sido elaboradas en la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre protección marítima (17-19 de octubre de 2005) y oficialmente presentadas por el Reino Unido en relación con el punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) (Véanse los párrafos 5.79 a 5.89 y 5.113 a 5.116).

Regla 22 - Visibilidad desde el puente de navegación

3.16 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a la regla V/22 del Convenio SOLAS habían sido elaboradas por el NAV 50 y el MEPC 52 y aprobadas por el MSC 80.

3.17 Tras tomar nota de que no se habían presentado más observaciones sobre las propuestas de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que puedan realizarse.

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS

3.18 El Comité recordó la decisión tomada en su 59º periodo de sesiones (MSC 59/33, párrafos 26.2 a 26.7) de adoptar un periodo de cuatro años como el intervalo de tiempo que debía mediar entre la entrada en vigor de enmiendas sucesivas a los convenios y códigos de carácter obligatorio. No obstante, también decidió entonces que la observancia de un intervalo de cuatro años dependía de que, en circunstancias excepcionales, la Organización pudiera adoptar e implantar nuevas enmiendas a intervalos más breves si, basándose en la experiencia adquirida, se estimaba necesario hacerlo para rectificar un error o por otras razones de peso.

3.19 Por consiguiente, el Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS, que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y entrar en vigor el 1 de julio de 2010. Por tanto, el Comité encargó al Grupo de redacción que preparase el texto del proyecto de resolución MSC que se requiere para su adopción.

3.20 Con respecto a las propuestas de enmiendas a las reglas V/2 y V/19-1, el Comité acordó examinar las condiciones de la entrada en vigor en relación con el punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) (véanse los párrafos 3.39, 3.41 y 5.116).

PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS Y DIRECTRICES DE CARÁCTER OBLIGATORIO

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI

3.21 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) (MSC 81/3, anexo 2) habían sido elaboradas por el FP 49 y aprobadas por el MSC 80, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al Código SSCI, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.22 El Comité acordó que las enmiendas al Código SSCI, que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS

3.23 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) (MSC 81/3, anexo 3) habían sido elaboradas por el DE 48 y aprobadas por el MSC 80 y, tras dar su acuerdo a las observaciones formuladas por el FP 50 sobre las propuestas de enmiendas al Código IDS que figuran en el documento MSC 81/3/6, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.24 El Comité acordó que las enmiendas al Código IDS, que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG

3.25 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código IMDG (MSC 81/3/3) fueron elaboradas por el DSC 10 y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS 1974 y con el procedimiento de enmienda del Código IMDG acordado por el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36.3), y, tras dar su acuerdo a las correcciones de las propuestas de enmiendas (MSC 81/3/3/Corr.1), confirmó su contenido a reserva de las posibles mejoras de redacción.

3.26 El Comité tomó nota de que, de conformidad con el procedimiento establecido en el MSC 75 para la adopción de enmiendas al Código IMDG, se invita a los Gobiernos Contratantes a que, con carácter voluntario, apliquen las nuevas enmiendas un año antes de la fecha de su entrada en vigor. Durante dicho periodo, se deberá aceptar el transporte de mercancías peligrosas en cumplimiento del Código IMDG en vigor o bien del Código que incorpora las nuevas enmiendas (MSC 75/24, párrafo 7.36.5). Por consiguiente, las enmiendas, de adoptarse, podrán aplicarse con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2007, en espera de su entrada en vigor el 1 de enero de 2008.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA AUTORIZACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES QUE ACTÚEN EN NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN (RESOLUCIÓN A.739(18))

3.27 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)) (MSC 81/3, anexo 4) habían sido elaboradas por el FSI 12 y aprobadas por el MSC 79, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas a las Directrices, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.28 El Comité acordó que las enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO DE FORMACIÓN 1978, ENMENDADO

Regla I/1 - Definiciones y aclaraciones

Capítulo VI, título - Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia

Regla VI/5 - Requisitos para la expedición de títulos de suficiencia para oficiales de protección del buque

3.29 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a la regla I/1, al título del capítulo VI y a la regla VI/5 del Convenio de Formación (MSC 81/3/1, anexo 1) habían sido elaboradas por el STW 36 y se aprobaron en el MSC 80.

3.30 Tras tomar nota de que no se habían recibido observaciones sobre las propuestas de enmiendas, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN

Parte A del Código de Formación

3.31 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a la parte A del Código de Formación (MSC 81/3/1) habían sido elaboradas por el STW 36 y aprobadas por el MSC 80, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al Código de Formación, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.32 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio de Formación 1978 y a la Parte A del Código de Formación, que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 y entrar en vigor el 1 de enero de 2008. También se acordó la fecha de 1 de julio de 2009, que supone un periodo de transición de 18 meses después de la entrada en vigor de las enmiendas, tal como se indica en el párrafo 4 de la regla VI/5.

Parte B del Código de Formación

3.33 Al examinar el documento MSC 81/3/4 y recodar que las correspondientes enmiendas a la Parte B del Código de Formación, adjuntas en el anexo del documento, fueron aprobadas por el MSC 80, el Comité acordó que estas enmiendas deberían surtir efecto en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio de Formación y a la Parte A del Código de Formación que se indica anteriormente, y encargó al Grupo de trabajo sobre protección marítima que tomara las medidas oportunas (véanse los párrafos 3.58 y 5.102).

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS

3.3 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS (MSC 81/3/2) habían sido preparadas por el FSI 11 y aprobadas por el MSC 80, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al anexo de dicho Protocolo, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.35 El Comité tomó nota de que las enmiendas al anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que se propone adoptar en el actual periodo de sesiones, se considerarán aceptadas en la fecha en que sean aceptadas por dos tercios de las Partes en el Protocolo.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

3.36 Tras un debate general en el Pleno, el Comité constituyó un grupo especial de redacción para que preparase los textos definitivos de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, el Convenio de Formación, las Partes A y B del Código de Formación, el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, el Código IMDG, el Código SSCI, el Código IDS y las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), junto con los correspondientes proyectos de resolución MSC y el proyecto de circular MSC, para su examen por el Comité y su adopción y aprobación, según proceda.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS Y NO OBLIGATORIOS

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.37 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MSC 81/WP.4), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974, ENMENDADO

3.38 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a los capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 1), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.201(81), que figura en el anexo 1.

3.39 El Comité ampliado también examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al capítulo V relativas a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que había preparado el Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSC 81/WP.5/Add.1, anexo 1), y las adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.202(81), que figura en el anexo 2 (véase también el párrafo 5.116).

3.40 Al adoptar la resolución MSC.201(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas a los capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en

vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

3.41 Al adoptar la resolución MSC.202(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al capítulo V relativas a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de enero de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO DE FORMACIÓN 1978, ENMENDADO

3.42 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 95 Partes en el Convenio de Formación 1978, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Convenio de Formación 1978, enmendado, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 2), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.203(81), que figura en el anexo 3.

3.43 Al adoptar la resolución MSC.203(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio de Formación 1978, que las enmiendas adoptadas al Convenio debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo XII 1) a) vii) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de enero de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio de Formación 1978.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS, ENMENDADO

3.44 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 62 Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, enmendado, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 1), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.204(81), que figura en el anexo 4.

3.45 Al adoptar la resolución MSC.204(81), el Comité ampliado tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 1) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI b) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas adoptadas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS se considerarán aceptadas en la fecha en que dos tercios de las Partes en el Protocolo las acepten.

3.46 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las Partes en el Protocolo a que tomaran nota del procedimiento de aceptación específico aplicable a las enmiendas adoptadas al Protocolo, en el sentido de que se requería que las Partes adoptaran medidas positivas para aceptar las enmiendas a fin de que éstas entraran en vigor lo antes posible.

ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS Y DIRECTRICES OBLIGATORIOS

Adopción de enmiendas al Código IMDG

3.47 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código

IMDG, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 5), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.205(81), que figura en el anexo 5.

3.48 Al adoptar la resolución MSC.205(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IMDG debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de enero de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

3.49 El Comité recordó que, de conformidad con el procedimiento establecido en el MSC 75 para la adopción de enmiendas al Código IMDG, se invitaba a los Gobiernos a que, con carácter voluntario, aplicasen las nuevas enmiendas un año antes de la fecha de su entrada en vigor y reiteró que, durante dicho periodo, se deberá aceptar el transporte de mercancías peligrosas en cumplimiento del Código IMDG en vigor o bien del Código que incorpora las nuevas enmiendas (MSC 75/24, párrafo 7.36.5). Por consiguiente, las enmiendas, de adoptarse, podrían aplicarse con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2007, en espera de su entrada en vigor el 1 de enero de 2008.

Adopción de enmiendas al Código SSCI

3.50 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código SSCI, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 6), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.206 (81), que figura en el anexo 6.

3.51 Al adoptar la resolución MSC.206 (81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código SSCI debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Código IDS

3.52 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código IDS, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 7), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.207(81), que figura en el anexo 7.

3.53 Al adoptar la resolución MSC.207(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IDS debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique el Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18))

3.54 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 8), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.208(81), que figura en el anexo 8.

3.55 Al adoptar la resolución MSC.208(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas a las Directrices debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Código de Formación

Enmiendas a la Parte A del Código de Formación

3.56 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 95 Partes en el Convenio de Formación 1978, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a las secciones A-VI/2 y A-VI/5 de la Parte A del Código de Formación, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 3), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.209 (81), que figura en el anexo 9.

3.57 Al adoptar la resolución MSC.209(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio de Formación 1978, que las enmiendas adoptadas al Código de Formación debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo XII 1) a) vii) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de enero de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio de Formación 1978.

Enmiendas a la Parte B del Código de Formación

3.58 El Comité examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a la Parte B del Código de Formación (véanse también los párrafos 3.33 y 5.102), que había preparado el Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSC 81/WP.5, anexo 2), y las adoptó por unanimidad con miras a su distribución mediante la circular STCW.6/Circ.9. El Comité decidió que las enmiendas a la sección B-VI/5 de la Parte B del Código de Formación deberían surtir efecto en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio de Formación y a la Parte A del Código de Formación, a saber, el 1 de enero de 2008.

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.59 Al adoptar las referidas enmiendas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, al preparar los textos auténticos de las enmiendas, según proceda, efectúe toda corrección del texto que se determine, y a que señale al Comité cualquier error u omisión que requiera la adopción de

medidas por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS o las Partes en el Convenio de Formación 1978.

4 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

Generalidades

4.1 El Comité recordó que, en su 80º periodo de sesiones, tras estudiar los resultados de la labor de los subcomités respecto de las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje, había dado su acuerdo a un programa de trabajo revisado, que figura en el anexo del documento MSC 80/WP.11, y a la constitución del Grupo especial de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje en el presente periodo de sesiones.

Resultados de los subcomités

4.2 El Comité recibió informes acerca de los resultados de la labor sobre la seguridad de los buques de pasaje realizada por el NAV 51, el SLF 48, el FP 50, el STW 37, el DE 49 y el COMSAR 10, preparados por la Secretaría (MSC 81/4 y Add.1), y, en particular, tomó nota de que:

.1 el NAV 51 había sancionado el proyecto de resolución de la Asamblea acerca de las Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, con miras a su aprobación por el MSC 81 y su posterior adopción por la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones; había examinado los resultados del DE 48 sobre cuestiones relacionadas con el proyecto de normas de funcionamiento de los sistemas esenciales y había formulado recomendaciones para el DE 49 con respecto a los sistemas de navegación; y había invitado al MSC 81 a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido su labor;

.2 el SLF 48 había dado su acuerdo a las modificaciones de su plan de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje con miras a su examen por el Comité; había formulado recomendaciones para el FP 50 y el DE 49 sobre cuestiones de su competencia; había continuado la labor sobre la elaboración de criterios para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad y de prescripciones obligatorias sobre los sistemas de detección de la entrada de agua y de supervisión continua del nivel de inundación; y había vuelto a constituir su Grupo de trabajo por correspondencia sobre seguridad de los buques de pasaje para que avanzara respecto de la cuestión en el lapso interperiodos con miras a su conclusión en el SLF 49;

.3 el FP 50 había sancionado el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI sobre los centros de seguridad a bordo, los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma, la prevención de incendios, las zonas seguras y sistemas esenciales que han de estar operativos para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y para la evacuación y abandono del buque; y había invitado al MSC 81 a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido su labor;

.4 el STW 37 había acordado que, en espera de la aprobación del Comité, el CILC debía utilizar la definición combinada de "zona segura" preparada por el FP 50

para incorporar este concepto en los cursos modelo pertinentes; había invitado al MSC 81 a que encargara al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano el examen de las cuestiones relacionadas con la necesidad de establecer directrices para el abandono de los buques abarloados en puerto, y a que ampliara hasta 2007 el plazo previsto de ultimación, teniendo en cuenta que todavía tenía que considerar los resultados del COMSAR 10 sobre las cuestiones relacionadas con la formación del personal de búsqueda y salvamento y la gente de mar con responsabilidades en el rescate;

.5 el DE 49 había dado su acuerdo al proyecto de enmiendas a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS sobre los proyectos y disposiciones alternativos; había preparado normas de funcionamiento de los sistemas esenciales que han de estar operativos para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y para la evacuación y abandono del buque; y había invitado al MSC 81 a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido su la labor; y

.6 el COMSAR 10 había dado su acuerdo a varios proyectos de circulares MSC sobre cuestiones relacionadas con la búsqueda y el salvamento, incluidos los criterios y orientaciones pertinentes para los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas de los servicios SAR, y al proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS sobre los sistemas de rescate; y había invitado al MSC 81 a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido su labor.

4.3 Tras tomar nota de los avances realizados por el NAV 51, SLF 48, FP 50, STW 37, DE 49 y COMSAR 10 en relación con la seguridad de los buques de pasaje, el Comité refrendó, en términos generales, la labor llevada a cabo por dichos subcomités respecto de esta cuestión y acordó que, una vez establecido, el Grupo de trabajo debía tener en cuenta los resultados de la labor de estos subcomités al actualizar el plan de trabajo revisado sobre la seguridad de los buques de pasaje.

Resultados del FP 50

4.4 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI preparado por el FP 50 (MSC 81/4), junto con los documentos presentados por Alemania (MSC 81/4/4), Noruega (MSC 81/4/5), Suecia (MSC 81/4/1) y los Estados Unidos y el CILC (MSC 81/4/2), y, tras decidir suprimir la exención de los buques de pasaje dedicados a viajes internacionales cortos que contempla el proyecto de regla II-2/21.1 del Convenio SOLAS, acordó remitir los documentos MSC 81/4/2 y MSC 81/4/5 al Grupo de trabajo para que continuara examinándolos junto con el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS preparado por el FP 50 (véanse también los párrafos 4.11 a 4.26).

Resultados del DE 49

4.5 El Comité examinó el proyecto de enmiendas a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS sobre los proyectos y disposiciones alternativos, y el proyecto de normas de funcionamiento de los sistemas esenciales que han de estar operativos para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y para el abandono del buque, y, tras tomar nota de las opiniones expresadas por la delegación del Japón sobre la necesidad de elaborar los objetivos y prescripciones de funcionamiento relativos a las reglas de los capítulos II-1 y III del Convenio

SOLAS, encargó al Grupo de trabajo que continuara examinando el proyecto de enmiendas a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS y las directrices conexas, teniendo en cuenta dichas opiniones (véanse también los párrafos 4.11 a 4.40).

Resultados del NAV 51 y el COMSAR 10

4.6 El Comité examinó las cuestiones relacionadas con la búsqueda y el salvamento, incluidos los criterios y orientaciones pertinentes para los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, y el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS sobre los sistemas de rescate, junto con los documentos presentados por Noruega (MSC 81/4/5) y el Reino Unido (MSC 81/4/3), y, tras tomar nota de las opiniones expresadas sobre las cuestiones relacionadas con los sistemas de rescate, en particular con respecto a:

.1 la aplicabilidad de las reglas propuestas, teniendo en cuenta que los buques de carga de gran tamaño, tales como los buques para el transporte de automóviles, no pueden aproximarse en condiciones de seguridad a las embarcaciones pequeñas por utilizar sistemas de rescate de tipo chigre;

.2 cómo evaluar la altura de las olas;

.3 si existe alguna duplicación o conflicto entre el proyecto de reglas y la regla existente III/26.4 del Convenio SOLAS relativa a los buques de pasaje de transbordo rodado;

.4 si pueden utilizarse otros medios de rescate ya disponibles en los buques como alternativa a un sistema especializado de rescate; y

.5 si sólo los buques que son altamente maniobrables pueden utilizar de manera fiable los sistemas de rescate de tipo chigre,

encargó al Grupo de trabajo que continuara examinando el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y las orientaciones conexas preparadas por el NAV 51 y el COMSAR 10, teniendo en cuenta las opiniones anteriormente señaladas (véanse también los párrafos 4.11 a 4.59).

Lecciones extraídas de la investigación sobre el siniestro del incendio a bordo del "Star Princess"

4.7 Tras recordar la intervención del Secretario General en la cual expresaba su agradecimiento a la División de investigación de accidentes marítimos británica por su labor en el incendio del buque dedicado a cruceros **Star Princess**, y al Gobierno del Reino Unido por la rapidez con que había actuado a partir de las conclusiones de la División mencionada y por el alto grado de responsabilidad demostrado, el Comité examinó el documento MSC 81/4/6 (Reino Unido), en el cual se le proponía adoptar rápidamente una serie de medidas que se indican en el párrafo 16 de dicho documento.

4.8 Durante el examen, el Comité también recordó la declaración del observador del CILC, en la cual le había informado de que el CILC había distribuido un aviso de seguridad urgente a sus miembros en el que recomendaba que se realizara una evaluación del riesgo de incendio de los balcones y otras zonas externas, a fin de examinar los materiales, la construcción y los

sistemas de seguridad relacionados con los mismos, y de que los resultados de dicha evaluación del riesgo de incendio estarían disponibles en julio de 2006.

4.9 El Comité compartió la preocupación manifestada por el Reino Unido y el CILC sobre las cargas de fuego de los espacios de cubierta expuesta y acordó que la seguridad de los buques de pasaje debía reforzarse desde el punto de vista de la protección contra incendios, con la mayor rapidez posible, teniendo en cuenta la información facilitada en el documento MSC 81/4/6.

4.10 Tras tomar nota de las opiniones de algunas delegaciones de que debería presentarse a la Organización un informe de investigación completo antes de proceder a un examen exhaustivo de la seguridad contra incendios de las zonas externas de los buques de pasaje, el Comité acordó que, a corto plazo, se disponía de información suficiente para tomar medidas respecto de la seguridad contra incendios de los balcones, y encargó al Grupo de trabajo que considerase las medidas solicitadas en el párrafo 16 del documento MSC 81/4/6 y preparase las recomendaciones oportunas, tal como se indicaba en el mandato del Grupo de trabajo (véase el párrafo 4.11.7), para su examen por el Comité.

Constitución del Grupo de trabajo

4.11 Tras los debates mencionados, el Comité constituyó el Grupo de trabajo y le encargó, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

.1 examinar el proyecto de enmiendas a los capítulos II-1, II-2 y III del Convenio SOLAS y al Código SSCI preparado por el FP 50 (FP 50/21, anexo 1), DE 49 (DE 49/20, anexos 3 y 7) y COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 6);

.2 examinar los proyectos de circulares MSC sobre las disposiciones alternativas y los sistemas esenciales preparados por el DE 49, que figuran en los anexos 4, 5 y 6 del documento DE 49/20;

.3 examinar el proyecto de resolución de la Asamblea acerca de las Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, preparado por el NAV 51, que figura en el anexo 12 del documento NAV 51/19;

.4 examinar el proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR preparado por el COMSAR 10, que figura en el anexo 22 del documento COMSAR 10/16;

.5 examinar los proyectos de circulares MSC sobre búsqueda y salvamento preparados por el COMSAR 10, que figuran en los anexos 20, 21, 24, 26 y 27 del documento COMSAR 10/16;

.6 examinar el plan de trabajo que figura en el anexo del documento MSC 80/WP.11, teniendo en cuenta los resultados de la labor del NAV 51, SLF 48, FP 50, STW 37, DE 49 y COMSAR 10 (MSC 81/4 y Add.1);

y formular las recomendaciones que estime oportunas; y

.7 examinar el documento MSC 81/4/6, con miras a concluir la labor solicitada en el párrafo 16 del mismo, en particular para:

.1 preparar una circular MSC sobre las medidas operacionales cuya implantación inmediata se recomienda, teniendo en cuenta el anexo del documento MSC 81/4/6;

.2 preparar las enmiendas pertinentes al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta las deliberaciones sobre la estrategia y los principios para abordar las cuestiones indicadas en el documento MSC 81/4/6; y

.3 asesorar sobre la necesidad de que el Grupo de trabajo se reúna en el lapso interperiodos a fin de avanzar en la elaboración del proyecto de enmiendas relacionadas con esta cuestión, y, si dicha reunión se estima necesaria, asesorar sobre su duración.

Informe del grupo de trabajo

4.12 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 81/WP.6), el Comité lo aprobó, en términos generales y tomó las medidas que se indican a continuación. Informe del grupo de trabajo

Generalidades

4.13 El Comité tomó nota de que el Grupo, antes de dar inicio a sus deliberaciones, había recordado que desde que se dio comienzo a esta iniciativa, el Comité había reconocido el amplio alcance y la complejidad de las cuestiones a tratar y había observado que la elaboración de disposiciones adecuadas sobre seguridad tomaría mucho trabajo, con miras a garantizar que éstas puedan perdurar en el tiempo y se sientan bases sólidas para seguir desarrollándolas. Teniendo esto presente, el Comité manifestó su agradecimiento a todos los subcomités a los que se habían asignado labores relacionadas con la iniciativa de la seguridad de los buques de pasaje por haber contribuido a alcanzar los objetivos estratégicos acordados en el MSC 74.

Proyectos de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS

4.14 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado los proyectos de enmienda relativo a proyectos y disposiciones alternativos del capítulo II-1 del Convenio SOLAS (partes C, D y E) elaborados por el DE 49 (DE 49/20, anexo 3), tomando en consideración las opiniones del SLF 48 de que la nueva regla II-1/4-2 del Convenio SOLAS ya aborda adecuadamente esta cuestión, y que la metodología probabilista es, por su propia naturaleza, una norma orientada a unos objetivos que permite cualquier compartimentado, a reserva de cumplir con el nivel exigido de conservación de la flotabilidad.

4.15 En relación con las observaciones presentadas en el Pleno con respecto a la conveniencia de enmendar el capítulo II-1 del Convenio SOLAS a fin de incluir declaraciones de objetivos y prescripciones funcionales para cada regla (de manera similar al capítulo II-2 del Convenio SOLAS) a fin de que haya un conjunto coherente de criterios sobre la resistencia, el Comité tomó nota de que el Grupo había convenido con la opinión manifestada por el DE 49 de que tales prescripciones no eran necesarias dado que los análisis de los sistemas de máquinas exigidos por las antedichas disposiciones requieren que el objetivo de las disposiciones de carácter prescriptivo (con respecto a las cuales se proponen los proyectos alternativos) se utilicen como base del antedicho análisis.

4.16 Tras tomar nota de esta opinión, el Comité estudió la propuesta del Grupo de encargar al Subcomité DE que elaborara declaraciones de objetivos y prescripciones funcionales para cada regla (de manera similar al capítulo II-2 del Convenio SOLAS), como un proyecto a largo plazo, teniendo en cuenta que un ejercicio de este tipo no es sencillo, y que puede exigir un gran número de enmiendas al antedicho capítulo a fin de garantizar que las reglas no tengan declaraciones de objetivos y prescripciones funcionales duplicadas, pero no respaldó la propuesta del Grupo al estimar que podría ser incompatible con la labor sobre normas basadas en objetivos.

Proyectos de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI

Definiciones de zonas seguras y centros de seguridad

4.17 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado los proyectos de definiciones de zonas seguras y centros de seguridad elaborados por el SLF 48 (SLF 48/21, párrafo 6.19.1) y el FP 50 (FP 50/21, anexo 1) junto con el documento MSC 81/4/2 (Estados Unidos y CILC) y, tras haber acordado en utilizar la definición combinada para zonas seguras de forma que abarque tanto los siniestros causados por fuego como por inundación, para ofrecer una perspectiva general, y había introducido cambios de menor importancia en las definiciones con miras a clarificarlas.

Prevención y detección de incendios

4.18 Al examinar el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI respecto de cuestiones relacionadas con la prevención y detección de incendios a bordo de los buques de pasaje, elaborado por el FP 50 (FP 50/21, anexo 1), el Comité tomó nota de que el Grupo había introducido cambios de menor importancia en el proyecto de reglas relativas a la seguridad de los conductos de evaluación del equipo de cocina instalado en las cubiertas expuestas, los sistemas de ventilación de las lavanderías principales y el sistema de alumbrado de las vías de evacuación. Respecto de la provisión de sistemas de ventilación para las lavanderías principales, el Comité tomó nota de que las nuevas disposiciones, redactadas por el FP 50, eran aplicables tanto a los buques de pasaje como a los buques de carga y que el Grupo había decidido limitar el alcance de la regla de modo que sólo abarque a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, teniendo en cuenta que su mandato se centra en la seguridad de los buques de pasaje.

Umbral de siniestro, regreso a puerto en condiciones de seguridad y zonas seguras

4.19 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el documento MSC 81/4/5 (Noruega), junto con el proyecto de regla II-2/21 elaborado por el FP 50 (FP 50/21, anexo 1), en el que se recogen las prescripciones relativas al umbral de siniestro, el regreso a puerto en condiciones de seguridad y las zonas seguras, así como sobre la evacuación y el abandono ordenados del buque, y había decidido incluir en una regla diferente las disposiciones relativas a los sistemas que deben permanecer operacionales durante el abandono, puesto que los conceptos de "regreso a puerto en condiciones de seguridad" y de "evacuación y abandono ordenados" claramente tienen objetivos diferentes desde el punto de vista holístico (a saber, prevención del abandono y tiempo para el abandono).

4.20 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la aplicación de las nuevas prescripciones, teniendo en cuenta los documentos MSC 81/4/1 (Suecia) y MSC 81/4/5 (Noruega), así como las observaciones y decisiones adoptadas por el Pleno acerca de la aplicación de los nuevos principios, si es posible, a los buques de pasaje con menos de tres zonas

verticales principales, y había acordado ampliar el alcance del proyecto de regla II-2/21 de modo que abarque a los buques de pasaje con tres o más zonas verticales principales, puesto que tales buques también se beneficiarían de medidas de seguridad más rigurosas.

4.21 Al examinar el resto del proyecto de prescripciones sobre el regreso a puerto en condiciones de seguridad, el Comité tomó nota de que el Grupo sólo había introducido modificaciones de menor importancia en el proyecto de enmiendas aprobado por el FP 50, con miras a una mayor claridad, teniendo en cuenta la decisión del Pleno de suprimir la exención relativa a los viajes internacionales cortos.

Tiempo para la evacuación y el abandono ordenado

4.22 El Comité tomó nota de que Grupo había mantenido prolongadas deliberaciones sobre las cuestiones relacionadas con el tiempo para la evacuación y el abandono ordenados (en adelante denominado proyecto de regla II-2/22), teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y había acordado armonizar a la aplicación del proyecto de regla II-2/22 con la del proyecto de regla II-2/21, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno (véase el párrafo 4.20).

4.23 Al examinar las inquietudes manifestadas por Australia en el Pleno y ante el FP 50 (FP 50/3/2), en particular de que los sistemas de seguridad específicos deben funcionar durante tres horas para facilitar el abandono, pero que no está previsto que las zonas verticales principales proporcionen tres horas de protección contra el fuego, el Comité tomó nota de que el Grupo había señalado que en el proyecto de regla II-2/22 se había introducido un factor de seguridad, al exigirse que los sistemas de apoyo para el abandono sigan siendo operacionales después de la pérdida de una zona vertical principal. Además, el Comité señaló que en los instrumentos de la OMI no existen actualmente pruebas y/o normas de homologación para las divisiones "A-180".

4.24 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el documento presentado por Noruega (MSC 81/4/5) y, en especial, el carácter determinista del proyecto de regla II-2/22 así como si se debería llevar a cabo una evaluación de los riesgos para determinar, por ejemplo, de qué modo un incendio se propaga con arreglo a posibilidades determinadas de antemano y, tras recordar las deliberaciones mantenidas por el FP 50 sobre este tema había convenido en que, debido a la falta de criterios armonizados sobre la aplicación del análisis de los riesgos de incendio, tales evaluaciones habrían de conducir a resultados divergentes y demorar aún más la ultimación de la labor sobre este importante punto del orden del día.

Centros de seguridad

4.25 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de regla del capítulo II-2 del Convenio SOLAS respecto de los centros de seguridad (en adelante denominado proyecto de regla II-2/23) junto con el documento MSC 81/4/2 (Estados Unidos y el CILC) y había convenido en que el proyecto de regla II-2/23 debería aplicarse a todos los buques de pasaje nuevos, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno (véase el párrafo 4.20).

4.26 El Comité convino con la recomendación del Grupo en que se debería pedir al Subcomité NAV que elabore directrices sobre la configuración y el proyecto ergonómico de los centros de seguridad (o bien modificar la circular MSC/Circ.982), teniendo presente que el proyecto de regla II-2/23.4 especifica que la disposición y el proyecto ergonómico deberían tener en cuenta las directrices elaboradas por la Organización (véase también el párrafo 4.79).

Proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS

Medios de rescate para el salvamento de personas

4.27 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de regla III/17-1 sobre sistemas de rescate, elaborado por el COMSAR 10, junto con los documentos MSC 81/4/3 (Reino Unido) y MSC 81/4/5 (Noruega) y mantuvo exhaustivas deliberaciones sobre la aplicación del proyecto de reglas antes mencionado a los buques de pasaje y de carga nuevos y existentes, así como sobre el concepto general que informó su elaboración, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno.

4.28 El Comité señaló que el Subcomité COMSAR había llevado a cabo una amplia y cuidadosa tarea conducida, en especial, por su Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento, respecto de la elaboración de las nuevas prescripciones. También señaló que el DE 49 había dado su conformidad, en principio, al proyecto de enmiendas que constituían la base de la labor del Subcomité COMSAR.

4.29 Al examinar si las normas de funcionamiento debían elaborarse antes de que se apruebe cualquier prescripción de carácter obligatorio, el Comité tomó nota de que la mayoría del Grupo había apoyado la opinión del Reino Unido de que el proyecto de regla III/17-1 establece un objetivo de proyecto útil para los proyectistas y fabricantes de equipos de salvamento y que se puede lograr fácilmente, teniendo en cuenta que tales medios de rescate ya están instalados a bordo de los buques de pasaje de trasbordo rodado. Por lo tanto, si se concede tiempo suficiente para la elaboración de las normas de funcionamiento pertinentes y la aprobación del sistema, se logrará el objetivo y las nuevas prescripciones resultarán muy útiles en cuanto a la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento en todo el mundo.

4.30 Tras tomar nota de las opiniones precedentes, el observador de la ICS, secundado por las delegaciones de Estados Unidos, Grecia, Japón, Islas Marshall, Panamá y la República de Corea, manifestó su apoyo a la elaboración de medidas para mejorar el rescate de las personas que se encuentren en el agua y/o en las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate, si bien señaló que seguía preocupado por cuando el proyecto de regla III/17-1 del SOLAS incluía elementos cuya viabilidad, racionalidad, realismo o justificación no se habían demostrado. Causaban especial preocupación la propuesta de aplicación del proyecto de enmienda a los buques nuevos y existentes, una fecha de aplicación previa al conocimiento de normas de funcionamiento y unas normas de formación y prescripciones sobre la dotación aún no especificadas para tales sistemas (véase asimismo el párrafo 4.36).

4.31 El Comité tomó nota de las preocupaciones de la delegación del Japón, respecto de que los buques de carga de gran tamaño, tales como los buques para el transporte de automóviles, no pueden acercarse a las embarcaciones pequeñas en condiciones de seguridad para la utilización de sistemas de rescate con chigre, y de la delegación de Grecia, de que tales sistemas sólo pueden ser utilizados por buques con una gran maniobrabilidad, teniendo en cuenta las dificultades que pueden encontrar los buques de todos los tamaños por lo que respecta a las restricciones operacionales y/o de construcción.

4.32 Tras examinar la cuestión precedente, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que la gente de mar ya está obligada a colaborar en las operaciones de búsqueda y salvamento, y que, por consiguiente, se le deberían brindar instrumentos mejores y más seguros para intervenir en tales operaciones.

4.33 Al examinar las inquietudes planteadas por la delegación del Japón respecto del cálculo de la altura de las olas, el Comité observó que el Grupo había opinado que esta cuestión, así como otras de carácter técnico, podían ser abordadas por las normas de funcionamiento que deben elaborarse, teniendo en cuenta que el criterio de la altura significativa de la ola de 3 m estaba basado en las normas existentes de la OMI. Sin embargo, el Comité tomó nota de que el Grupo había convenido en modificar los distintos proyectos de disposiciones sobre rendimiento (por ejemplo, 10 personas por hora, rescate de personas discapacitadas, etc), con miras a lograr una mayor claridad y uniformidad en la aplicación.

4.34 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la regla III/26.4 existente del Convenio SOLAS, en la que se estipula que los buques de pasaje de transbordo rodado han de estar equipados con medios eficaces para rescatar rápidamente del agua a los supervivientes y transferirlos de las unidades de rescate o de las embarcaciones de supervivencia al buque, y había acordado modificar la regla III/26.4 y el nuevo proyecto de regla III/17-1, de modo que los buques de pasaje de transbordo rodado existentes puedan conservar los equipos que ya poseen, teniendo en cuenta que los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos deberán cumplir con la regla III/17-1.

4.35 Tras examinar las cuestiones precedentes, el Comité tomó nota de que el Grupo había mantenido una prolongada deliberación sobre el establecimiento de una fecha de implantación adecuada para los buques de carga y de pasaje nuevos y existentes, teniendo en cuentas las preocupaciones señaladas en los párrafos anteriores, y su recomendación de que esa fecha sea, para todos los buques nuevos, el 1 de julio de 2012 y, respecto de los buques existentes, que corresponda a la realización del primer reconocimiento intermedio o de renovación, si esta fecha es anterior, tras la fecha de implantación, teniendo en cuenta que los Subcomités DE y STW deberán elaborar normas de funcionamiento técnico y disposiciones sobre formación para facilitar la aplicación de las nuevas prescripciones (véanse asimismo los párrafos 4.79)

4.36 Las delegaciones de la Federación de Rusia, Grecia, Islas Marshall, Japón, Malasia, Panamá, la República de Corea, Singapur y Venezuela, y el observador de la ICS, recordando el párrafo 4.30 *supra* en el que se indicaba que la elaboración de disposiciones pertinentes sobre seguridad requeriría bastante tiempo, si se deseaba garantizar que las mismas resultaran duraderas y su elaboración respondiese a fundamentos sólidos, y reconociendo que la fecha prevista para la implantación del proyecto de enmienda era 2012, opinaron que sería prematuro aprobar el proyecto de regla III/17-1 antes de que sea examinada tanto por el Subcomité DE como por el Subcomité STW y sin contar con la previa confirmación de las normas de funcionamiento. En su opinión, esta medida sería prudente y permitiría efectuar un examen exhaustivo de la viabilidad del concepto, elaborar normas de proyecto y de funcionamiento adecuadas y los requisitos de formación pertinentes, así como fijar un calendario realista para su implantación antes de que el Comité considere la posibilidad de aprobar este proyecto de enmienda.

4.37 Con respecto a las posibles dificultades que podrían encontrar algunos buques para maniobrar y utilizar los sistemas de rescate, la delegación de Australia instó al Comité a que tuviera en cuenta la función de tales sistemas en tanto que recursos SAR, especialmente en zonas de escaso tráfico. A este respecto, la delegación de Australia consideró que la exclusión de cualquier tipo de buques de la aplicación de estas prescripciones sería perjudicial para los recursos y la coordinación de las actividades SAR.

4.38 Tras examinar estas cuestiones, el Comité decidió no aprobar el proyecto de regla III/17-1 (Medios de rescate para salvamento de personas) y el proyecto de enmienda a la regla III/26.4

(Medios de salvamento) en este periodo de sesiones. No obstante, teniendo en cuenta las inquietudes manifestadas acerca de la dificultad para rescatar a personas en el mar, el Comité acordó que el Subcomité DE debería elaborar normas de funcionamiento de los sistemas de rescate de todos los tipos de buques, teniendo en cuenta las secciones pertinentes del documento del documento MSC 81/WP.6, con miras a preparar prescripciones obligatorias aplicables a todos los tipos de buques nuevos y existentes, que se implantarían a más tardar el 1 de julio de 2012. En este contexto, el Comité acordó asimismo que el Subcomité STW debería elaborar las correspondientes normas de formación una vez ultimadas estas normas de funcionamiento.

Declaración de la delegación del Reino Unido

4.39 La delegación del Reino Unido, secundada por otras delegaciones, se mostró en desacuerdo con esta decisión y opinó que los buques regidos por el SOLAS deben poder salvar vidas, ya que los coordinadores SAR dependen de que tales buques desempeñen funciones de salvamento cuando no se disponga de medios SAR exclusivamente dedicados a tal fin (por ejemplo, helicópteros, embarcaciones de salvamento especializadas, etc.). Además, opinó que esta decisión iría claramente en detrimento de muchos otros aspectos de la labor desarrollada por el Comité en los últimos años en la esfera de la seguridad de los buques de pasaje, habida cuenta de que muchas partes del mundo, fuera de las costas en las que se dispone de unidades SAR especializadas, los buques regidos por el SOLAS pueden ser los *únicos* medios SAR disponibles. En el anexo 41 figura el texto completo de la delegación del Reino Unido.

Proyectos y disposiciones alternativos

4.40 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de enmiendas sobre los proyectos y disposiciones alternativos relativas al capítulo III del Convenio SOLAS, elaborado por el DE 49 (DE 49/20, anexo 3), y, tras enmendar la regla III/4.3 (Aprobación de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador), a fin de subrayar el nuevo procedimiento para la aprobación de los medios de salvamento de carácter innovador, acordó que se debía encargar el Subcomité DE que elaborase directrices para la aprobación de dispositivos de salvamento de carácter innovador (véase el párrafo 4.79).

Cuestiones relacionadas con el capítulo V del Convenio SOLAS

4.41 El Comité tomó nota de que el NAV 51 había elaborado Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, a efectos de que las adopte la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones, y de que el Grupo había enmendado en consecuencia la nota de pie de página de la regla V/34 del Convenio SOLAS (Navegación segura y evitación de situaciones peligrosas), para hacer referencia a las nuevas Directrices, una vez que éstas se adopten (véase asimismo el párrafo 4.48).

Aprobación de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI

4.42 El Comité observó que el Grupo había mantenido prolongadas deliberaciones sobre si debería recomendarse al Comité la aprobación, en el actual periodo de sesiones, de este proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI, con miras a su posterior adopción en el MSC 82 y, tras tomar nota de que el SLF 50 ultimaría la disposición sobre el regreso a puerto en condiciones de seguridad y los sistemas de detección de la entrada de agua, respaldó la opinión del Grupo de que toda modificación de los proyectos de reglas que elabore el SLF 49 no debería causar nuevas demoras respecto de la ultimación de la labor sobre esta importante iniciativa y de

la adopción prevista de las nuevas reglas, teniendo en cuenta que esta tarea se había desarrollado a lo largo de unos cinco años.

4.43 Habida cuenta de esta decisión, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS respecto de los siniestros por inundación, de modo que pueda distribuirse a tiempo para que lo adopte el MSC 82, teniendo en cuenta que el carácter holístico de este conjunto exige que todas las enmiendas se adopten al mismo tiempo. En este sentido, el Comité acordó conservar los proyectos de reglas II-1/8-1 (Capacidad de regreso a puerto de buques de pasaje con avería) y II-1/22-1 (Sistema de detección de entrada de agua y control del nivel de inundación par buques de pasaje) entre corchetes para que el SLF 49 las examine más a fondo, con miras a su adopción por el MSC 82.

4.44 En vista de la decisión anterior, el Comité encargó al SLF 49 que, con miras a la ultimación, tuviera a bien:

.1 examinar el texto entre corchetes del proyecto de reglas II-1/8-1 y II-1/22.1;

.2 examinar el texto entre corchetes en el proyecto de regla II-2/21 y II-2/23 sobre cuestiones relacionadas con los siniestros por inundación; y

.3 elaborar las enmiendas pertinentes al proyecto de regla II-2/22, teniendo en cuenta que el párrafo 3.2 conexo sólo se aplica a los siniestros por incendio, dado que la regla mencionada se ha redactado únicamente desde la perspectiva de la seguridad contra incendios,

y remitir cualquier recomendación propuesta al MSC 82 para que éste la examine y tome las medidas que estime oportunas al adoptar las propuestas de enmiendas a los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS.

4.44 Habida cuenta de lo anterior, el Comité aprobó los proyecto de enmiendas a los capítulos I-1, II-2, III y V del Convenio SOLAS y al Código SSCI, que figuran en el anexo 10, y encargó al Secretario General que los distribuyera según lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS para que el MSC 82 los examine con miras a su adopción.

PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE DISPOSICIONES ALTERNATIVAS Y SISTEMAS ESENCIALES

Proyectos y disposiciones alternativos

4.46 El Comité aprobó en principio el proyecto de circular MSC de directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 2 del documento MSC 81/WP.6 y encargó a la Secretaría que presentase al MSC 82 este proyecto de circular MSC, para su aprobación oficial, junto con la adopción del proyecto de enmiendas pertinente a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS.

Normas de funcionamiento de los sistemas especificados en el proyecto de reglas II-2/21 y II-2/22

4.47 El Comité aprobó en principio el proyecto de circular MSC sobre Normas de funcionamiento de los sistemas y servicios que deben permanecer operativos en los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y la evacuación y abandono ordenados, que figura en el anexo 3 del documento MSC 81/WP.6, y encargó al SLF 49 que

ultimara las normas de funcionamiento mencionadas respecto de cuestiones de su competencia, con objeto de presentarlas al MSC 82 para su aprobación oficial, junto con la adopción del proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

PLANIFICACIÓN DEL VIAJE EN LOS BUQUES DE PASAJE QUE NAVEGUEN POR ZONAS ALEJADAS

4.48 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea que contiene Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, que figura en el anexo 11, con miras a su posterior adopción en el vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea.

ENMIENDAS AL MANUAL IAMSAR

4.49 El Comité adoptó el proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR con miras a publicarlo mediante la circular MSC.1/Circ.1181 (véase también el párrafo 15.21).

CIRCULAR MSC SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO ELABORADA POR EL COMSAR 10

Guía sobre las técnicas de rescate

4.50 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1182, que contiene la Guía sobre las técnicas de rescate y respaldó la recomendación del Grupo de que se encargue al Subcomité STW el examen de los requisitos de formación pertinentes, teniendo en cuenta la Guía mencionada (véanse los párrafos 23.64).

4.51 La delegación del Reino Unido notificó al Comité su intención de elaborar una versión ilustrada de la Guía sobre las técnicas de rescate en formato PDF a fin de incluirla en sitios adecuados en la Red para su descarga gratuita, así como de poner este documento a disposición de la Organización.

4.52 Tras tomar nota de la información anterior, el Comité respaldó la recomendación del Grupo de que la Organización publique la Guía, dado que ésta contiene información práctica importante sobre las técnicas de rescate que permitirá que la gente de mar esté mejor preparada para ayudar en el rescate de personas en el mar, e invitó al Consejo a sancionar la recomendación de publicar la Guía sobre las técnicas de rescate.

Prestación de apoyo externo a los buques por las autoridades SAR

4.53 Al examinar el proyecto de directrices sobre la prestación de apoyo externo a los buques por las autoridades SAR que preparó el COMSAR 10, la delegación del Reino Unido informó al Comité de que el incendio registrado recientemente en la cámara de máquinas del buque de pasaje **Calypso** consiguió dominarse con la ayuda externa de su Grupo nacional de respuesta a los sucesos marítimos, que se activaba por primera vez, de modo que 708 pasajeros y tripulantes pudieron permanecer a bordo mientras se remolcaba el buque a puerto.

4.54 Tras tomar nota de lo anterior, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1183, relativa a las Directrices sobre la prestación de apoyo externo como ayuda para contener un suceso destinadas a las autoridades SAR y otras partes interesadas.

Planificación para contingencias en buques que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR

4.55 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1184, relativa a las Orientaciones mejoradas sobre la planificación para contingencias en buques de pasaje que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR.

Guía de bolsillo para la supervivencia en aguas frías

4.56 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1185, que contiene la Guía de bolsillo para la supervivencia en aguas frías, y sancionó la recomendación del Grupo de que la versión actual de la Guía publicada por la OMI se sustituya por la nueva, dado que ésta última incluye la información actualizada. Para ello, el Comité encargó a la Secretaría que estudiara esta recomendación y tomara las medidas que estime oportunas.

4.57 Tras examinar esta cuestión, el Comité encargó al Subcomité STW el examen de los requisitos de formación en primeros auxilios aplicables a la gente de mar, a fin de garantizar que se incluyan las disposiciones principales de las orientaciones revisadas sobre la prevención y tratamiento de la hipotermia (véase el párrafo 4.79).

Formación del personal de los servicios SAR

4.58 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1186, que contiene Directrices sobre la formación del personal de los servicios SAR que interviene en sucesos graves.

Factores que afectan al "tiempo para el salvamento"

4.59 El Comité observó que el Grupo había examinado los factores que afectan al "tiempo para el salvamento" elaborados por el COMSAR 10 y había observado que el tiempo de cinco días para el salvamento ya se había abordado mediante la introducción de sistemas de rescate para todos los buques de carga y de pasaje. A tal efecto, el Grupo había tenido en cuenta la información durante sus deliberaciones acerca de la elaboración de un proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS.

Seguridad contra incendios de las zonas externas de los buques de pasaje

Medidas operacionales cuya implantación inmediata se recomienda

4.60 El Comité observó que el Grupo había examinado el documento presentado por el Reino Unido (MSC 81/4/6) sobre el incendio registrado en el balcón de un camarote a bordo del buque **Star Princess**, y había acordado elaborar en primera instancia un proyecto de circular MSC sobre Medidas operacionales cuya implantación inmediata se recomienda, a partir de la información que figura en el anexo del documento mencionado y teniendo en cuenta las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno.

4.61 Tras examinar las cuestiones relacionadas con la aplicación del proyecto de circular, el Comité observó que el Grupo había acordado que cualquier medida recomendada debería tener carácter provisional, dado que, cuando cualquier enmienda entre en vigor en el futuro, es posible que resulte innecesaria, y había decidido centrarse de manera prioritaria en los riesgos para la seguridad contra incendios relacionados con los balcones de los camarotes (respecto de todas las zonas exteriores de la cubierta expuesta).

4.62 Tras hacer suyo este planteamiento, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1187 sobre Recomendaciones prácticas provisionales para los buques de pasaje provistos de camarotes con balcón.

ESTRATEGIA Y PRINCIPIOS DE SEGURIDAD DE LAS ZONAS EXTERNAS DE LOS BUQUES DE PASAJE

4.63 Tras aprobar la circular anterior, el Comité observó que el Grupo había deliberado detenidamente acerca de la mejor manera de plantear cualquier proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre cuestiones relacionadas con la seguridad contra incendios de las zonas externas en los buques de pasaje, y que Grupo había acordado centrar sus esfuerzos en el presente periodo de sesiones en la seguridad de los balcones de los camarotes. En este contexto, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que la cuestión general de la seguridad de las zonas externas no podría examinarse sin disponer de más información, en particular del análisis sobre seguridad contra incendios que están llevando a cabo en la actualidad los miembros del CILC y las Bahamas (véanse también los párrafos 4.78).

4.64 El Comité tomó nota de que el Grupo había decidido que el uso restringido de materiales combustibles en los balcones de los camarotes debería ser el objetivo principal de su trabajo y que la incorporación de sistemas fijos de extinción de incendios y de sistemas de detección de incendios sólo debería ser una opción en el caso de los buques de pasaje que deseen contar con muebles que no presenten un reducido riesgo de incendio. Partiendo de este planteamiento, el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación con respecto a los buques de pasaje nuevos y existentes.

Seguridad de los balcones de los camarotes en los buques de pasaje nuevos

4.65 El Comité observó que el Grupo había examinado en primer lugar la aplicación del capítulo II-2 del Convenio SOLAS en lo que respecta a las reglas 4.4 (Revestimientos primarios de cubierta), 5.3.1.2 (Cielos rasos y revestimientos), 5.3.2 (Utilización de materiales combustibles) y 6 (Posibilidad de producción de humo y toxicidad), y había acordado aplicarlas a los balcones de los camarotes de los buques de pasaje nuevos con miras a reducir la carga de fuego en dichos balcones. Pese a la decisión anterior, el Grupo había acordado autorizar una exención para los sistemas de revestimiento de cubierta de madera dura, teniendo en cuenta que dicho material tiene una densidad muy elevada y es difícil que prenda fuego.

4.66 El Comité observó que el Grupo también había examinado los riesgos de incendio de los muebles y tabiques entre balcones que sean combustibles, teniendo en cuenta el documento MSC 81/4/6 y los principios generales del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, y había acordado que los muebles de los balcones de los camarotes deben presentar un reducido riesgo de incendio. En este contexto, el Grupo acordó asimismo que los tabiques que separan los balcones deben ser de construcción incombustible, similar a la prescrita para los espacios interiores.

4.67 Al examinar qué medidas de seguridad contra incendios deberían aplicarse con respecto a los buques de pasaje en los que se desee tener mobiliario de reducido riesgo de incendio en los balcones de los camarotes, el comité tomó nota de que Grupo había convenido en que se debería permitir mobiliario combustible en los balcones si se instala un sistema fijo de aspersión de agua, de detección de incendios y de alarma contraincendios de conformidad con el Código SSCI, y que, a tal efecto, el Grupo había preparado las enmiendas pertinentes al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI.

4.68 A fin de agilizar esta labor, el Comité decidió que se debe empezar rápidamente, en el FP 51, a elaborar el proyecto de orientaciones para la aprobación de los sistemas fijos de aspersión de agua, de detección de incendios y de alarmas contra incendios en los balcones de los camarotes, teniendo en cuenta que algunos buques de pasaje existentes ya están instalando tales sistemas en respuesta al incendio del **Star Princess**.

4.69 El Comité observó que el Grupo había examinado además las cuestiones relacionadas con el factor humano señaladas en el estudio con respecto a la dificultad que supone extinguir incendios en los balcones de los camarotes cuyos tabiques de separación son fijos y que, con este fin, había elaborado disposiciones para exigir que la tripulación pueda abrir tales tabiques desde ambos lados a efectos de la extinción de incendios.

Seguridad en los balcones de los camarotes de los buques de pasaje existentes

4.70 El Comité observó que el Grupo había examinado en profundidad la mejor forma de abordar cualquier proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS con respecto a los buques de pasaje existentes, teniendo en cuenta el documento MSC 81/4/6 y las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno, y había concluido que se disponía de suficiente información sobre el incendio a bordo del **Star Princess** para estipular, como mínimo, algunas restricciones en la utilización de materiales combustibles en los balcones de los camarotes. A tal efecto, el Grupo había elaborado disposiciones para exigir que el mobiliario en los balcones de los camarotes sea de reducido riesgo de incendio, a menos que se haya instalado un sistema fijo de aspersión de agua y un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios y que se hayan construido los tabiques que separan los balcones con materiales incombustibles, al igual que en las disposiciones aplicables a los buques de pasaje nuevos.

4.71 Al decidir una fecha de entrada en vigor de las disposiciones retroactivas, el Comité observó que el Grupo había acordado que los buques de pasaje construidos antes de la fecha de implantación de las nuevas prescripciones deberán cumplir las nuevas disposiciones antes del primer reconocimiento que tenga lugar después de la fecha de implantación.

4.72 Las delegaciones de Polonia y de los Estados Unidos opinaron que también debería exigirse que en los buques de pasaje existentes la tripulación pueda abrir los tabiques de los balcones desde ambos lados a efectos de la extinción de incendios. Esta opinión estaba motivada también por la preocupación de que, dependiendo de cómo se hubiese construido el tabique, no se podría acceder desde los camarotes adyacentes a los balcones, si hubiese un incendio en éstos.

4.73 Tras tomar nota de lo anterior, el Comité observó que la mayoría del Grupo se había mostrado en desacuerdo con esta opinión, ya que algunas compañías ya habían comenzado a adquirir tabiques nuevos incombustibles y, por lo tanto, toda enmienda con carácter retroactivo penalizaría a las compañías que adoptasen medidas proactivas como resultado del incendio del **Star Princess**, teniendo presente que los buques de pasaje existentes deberán reducir su utilización de materiales combustibles en los balcones de los camarotes si se adopta el proyecto de enmiendas antedicho. Asimismo, se ha hecho hincapié en que los tabiques de los balcones se construyen de modo que los equipos de lucha contra incendios pueden romper los tabiques de los balcones, en caso de emergencia, desde camarotes adyacentes.

4.74 La delegación del Reino Unido señaló que estaba de acuerdo con la opinión anterior y manifestó su agradecimiento por las iniciativas tomadas por el sector, pero reiteró su opinión de que los buques de pasaje existentes deberían cumplir las prescripciones de los buques nuevos sobre el acceso a los balcones.

4.75 Tras haber resuelto las cuestiones anteriores y tomar nota de estas opiniones, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI, que figura en el anexo 12, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con los dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a que el MSC 82 la examine y adopte.

4.76 La delegación de Noruega señaló que respaldaba plenamente la orientación que figura en la circular MSC sobre medidas operacionales que se deben aprobar en el periodo de sesiones en curso y la elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS aplicables a buques de pasaje nuevos y existentes. No obstante, no está de acuerdo en que se adopte el proyecto de enmiendas al proyecto SOLAS antes de que lo examine el Subcomité FP, a fin de cerciorarse de que el proyecto de enmiendas propuesto aborda debidamente la seguridad contra incendios de los balcones.

Necesidad de celebrar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo

4.77 Tras haber examinado los avances logrados al respecto, el Comité examinó si debería celebrarse una reunión interperiodos del Grupo de trabajo al mismo tiempo que el SLF 49, y decidió que tal reunión ya no era necesaria al haberse ultimado la labor sobre los balcones de los camarotes en el periodo de sesiones en curso. Con respecto a la seguridad de otras zonas exteriores en cubierta, el Comité acordó incluir nuevos puntos en el programa de trabajo del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 51 (véanse los párrafos 23.17.1 y 23.17.2).y encargó al Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FP sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios que empezara a elaborar el proyecto de orientaciones para la aprobación de los sistemas fijos de aspersión de agua, detección de incendios y alarma contra incendios en los balcones de los camarotes, de modo que se pueda iniciar esta labor rápidamente en el FP 51. Se encargó a la Secretaría que transmitiera esta información al citado Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el FP 50

4.78 El observador del CICL, tras recordar que sus miembros están realizando estudios de los riesgos de incendio en los espacios de los balcones y en otros espacios externos en los buques de cruceros, señaló que el CICL facilitaría una panorámica de dichos estudios, así como un resumen de los resultados, y otra información pertinente para que los examinen el MSC 82 y el FP 51, según proceda.

Plan de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje

4.79 Tras haber ultimado las tareas anteriores, el Comité estuvo de acuerdo en añadir los puntos propuestos a los programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los subcomités DE, FP, NAV, SLF y STW, que figuran en el anexo 13 del documento MSC 81/WP.6, teniendo en cuenta que la labor resultante debería llevarse a cabo consiguientemente (véanse los párrafos 23.17, 23.42, 23.49, 23.54 y 23.64).

4.80 El Comité tomó nota de que los subcomités COMSAR, DE, FP y NAV habían ultimado la labor que se les había asignado y a tal fin, refundió y volvió a redactar consiguientemente las tareas pendientes para los Subcomités SLF y STW.

4.81 El Comité aprobó el plan de trabajo revisado, que figura en el anexo 14 del documento MSC 81/WP.6, y a remitirlo a los Subcomités SLF y STW para que adopten las medidas

oportunas. Asimismo, el Comité remitió el informe del Grupo, íntegramente, a los subcomités pertinentes para que les sirva de referencia.

4.82 Tras tomar nota de que se había ultimado la labor relacionada con esta importante iniciativa, el Comité expresó su agradecimiento a todas las delegaciones y a los observadores que habían participado en el Grupo y al Presidente del Grupo por su compromiso e intensa dedicación a lo largo de los últimos cinco años, en los que han ayudado al Comité y a sus órganos auxiliares a alcanzar los objetivos estratégicos acordados en el MSC 74.

5 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

GENERALIDADES

5.1 El Comité recordó que, en su 80º periodo de sesiones, había examinado varias cuestiones planteadas tras la entrada en vigor, el 1 de julio de 2004, de las medidas especiales para incrementar la protección marítima, y que había encargado a varios subcomités que examinaran las cuestiones más importantes y le informaran al respecto.

5.2 El Comité examinó los documentos MSC 81/5, MSC 81/5/Add.1 y Add.2 y MSC 81/5/1 (Secretaría) antes de remitir las cuestiones tratadas en ellos al Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG). A este respecto, el Comité examinó las partes pertinentes de los informes del FAL 32, MSC/ISWG/LRIT, la vigésima cuarta Asamblea, el STW 37, el COMSAR/ISWG/LRIT y el COMSAR 10.

5.3 El Comité también examinó los documentos MSC 80/3/3 (Estados Unidos), MSC 81/3/5 (Reino Unido), MSC 81/3/7 (Noruega), MSC 81/3/8 y Corr.1 (Brasil), MSC 81/5/2 (Vanuatu), MSC 81/5/3 (República Islámica del Irán), MSC 81/5/4 (Secretaría), MSC 81/5/5 (Secretaría) (examinado en relación con el punto 19 del orden del día), MSC 81/5/6 (Austria *et al*), MSC 81/5/7 (Austria *et al*), MSC 81/5/8 (CIOSL), MSC 81/5/9 (Japón), MSC 81/5/10 (Colombia), MSC 81/5/11 (Austria *et al*), MSC 81/5/12 (Bélgica *et al*), MSC 81/5/13 (Brasil) y MSC 81/5/14 (ISO), MSC 81/5/15 (ICS), MSC 81/INF.5 (Secretaría) y MSC 81/INF.10 (Japón).

DECISIONES DE LOS ÓRGANOS DE LA OMI

RESULTADOS DEL FAL 32

Presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto

5.4 El Comité recordó que el MSC 79 (MSC 79/23, párrafo 5.91) señaló al Comité de Facilitación que, si bien el conjunto de datos normalizados que figura en la circular MSC/Circ.1130, acerca de las Orientaciones para los capitanes, las compañías y los oficiales debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto, podía someterse a revisión y ser enmendado por el Comité, el Comité de Facilitación debería comenzar la elaboración de un mensaje de intercambio electrónico de datos (mensaje IED), a través del cual el conjunto de datos normalizados podría transmitirse electrónicamente, para su adopción conjunta por el Comité y el Comité de Facilitación, y su inclusión en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico.

5.5 El Comité tomó nota de que el FAL 32, respecto de la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto (MSC 81/5, párrafos 3 a 5 y 29.1):

.1 constituyó (FAL 32/22, párrafo 5.12.4) un grupo de trabajo por correspondencia al que encargó, entre otras cosas, elaborar un mensaje IED para la transmisión de información relacionada con la protección, basándose en el contenido de la circular MSC/Circ.1130 acerca de las Orientaciones para los capitales, las compañías y los oficiales debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto, a fin de incluirlo en el Compendio de la OMI sobre facilitación;

.2 estuvo de acuerdo (FAL 32/22, párrafo 10.13) en que la presentación de información, datos o documentos, facilitados con anterioridad a la llegada del buque, no debía exigirse nuevamente a la llegada del buque, excepto en los casos en que en ese lapso se hubieran producido cambios o enmiendas; y

.3 convino (FAL 32/22, párrafo 10.14) en considerar la necesidad de revisar la norma 2.1 del Convenio de Facilitación[1] en su próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus propuestas al FAL 33.

Tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar

5.6 El Comité tomó nota de que el FAL 32, al examinar los informes sobre tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar, compilados y distribuidos por la Secretaría semestralmente dentro de la serie de circulares MSC.3, convino (FAL 32/22, párrafo 8.16) en que dicha información también podría utilizarse como instrumento para evaluar la eficacia de las medidas especiales de control del acceso, o de otro tipo, a fin de incrementar la protección marítima en los puertos e instalaciones portuarias (MSC 81/5, párrafos 6 y 29.2).

5.7 El Comité examinó el documento presentado por Brasil (MSC 81/5/13) sobre los casos de entrada ilegal en el país, que trata una cuestión similar, en relación con el título: "Implantación efectiva del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP" que figura posteriormente (véase el párrafo 5.62).

Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20))

5.8 El Comité recordó que el MSC 79 había tomado nota (MSC 79/23, párrafo 5.11 y 5.12) de los esfuerzos del FAL 30 y el FAL 31 por revisar, en respuesta a la solicitud de la Conferencia SOLAS de 2002, las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional (véase la resolución A.872(20)).

---

[1] La sección 2 del Convenio de Facilitación trata de la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques. La norma 2.1 especifica los documentos que las autoridades públicas deben exigir y conservar en relación con la llegada y salida de un buque.

5.9 El Comité también tomó nota de que la vigésima cuarta Asamblea había adoptado, tal como había propuesto el FAL 32, la resolución A.985(24)/Rev.1 sobre la Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)), en la cual, entre otras cosas, se pedía al Comité y al Comité de Facilitación que trabajaran conjunta y rápidamente en la revisión de las Directrices y les autorizaba a que adoptasen conjuntamente las enmiendas necesarias a las mismas y a que las divulgaran a través de los medios correspondientes (MSC 81/5, párrafos 7 y 29.3, véase también el documento MSC 81/2/4, párrafo 27.3).

5.10 El Comité tomó nota, además, de que el FAL 32 había establecido (FAL 32/22, párrafo 9.19) un grupo de trabajo por correspondencia cuyo mandato incluía, entre otras cuestiones, la preparación de las enmiendas oportunas a las Directrices y su presentación (FAL 32/22, párrafo 9.20) al Comité y al Comité de Facilitación para su examen (MSC 81/5, párrafos 8 y 29.3).

5.11 Colombia, en tanto que coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, presentó información (MSC 81/5/10) sobre los avances del Grupo en la revisión de las Directrices.

Novedades en la Organización Mundial de Aduanas

5.12 Se informó al Comité de que el FAL 32 había tomado nota de que la Organización Mundial de Aduanas (OMA) había adoptado un Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global (Marco Normativo), por lo que pidió a la Secretaría (FAL 32/22, párrafo 10.24):

.1 que pusiera a disposición del Comité de Facilitación dicho Marco Normativo, tan pronto como esté disponible en su forma definitiva, de modo que le sea posible examinar las cuestiones pertinentes y avanzar la labor en los aspectos de su ámbito de responsabilidad correspondientes a ese tema; y

.2 que informara al Comité de Formación de las novedades que se produjeran en el seno de la OMA con respecto a la protección de la cadena de suministro a fin de permitirle adoptar las medidas necesarias (MSC81/5, párrafos 9 y 29.4).

5.13 El Comité recordó que el MSC 80 había tomado nota (MSC 80/24, párrafos 5.71 a 5.75) de que el periodo de sesiones de la OMA de junio de 2005, consideraría, a fin de adoptarlo, un Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global y que el texto definitivo del mismo se remitiría a la Organización en una fecha posterior.

5.14 La Secretaría (MSC 81/INF.5) proporcionó información general referente a la adopción del Marco Normativo por parte de la OMA, y facilitó un ejemplar de la resolución del Consejo de Cooperación Aduanera mediante la que se adoptó el Marco Normativo, (MSC 81/INF.5, anexo 1) y una hoja informativa (MSC 81/INF.5, anexo 2) al respecto, publicada por la OMA. El Comité tomó nota de que el Marco Normativo estaba disponible en el sitio de la OMA en Internet (www.wcoomd.org) en árabe, español, francés, inglés y ruso.

5.15 La Secretaría (MSC 81/5/4) proporcionó información sobre los fundamentos de la estrategia para la elaboración de procedimientos de protección de la carga marítima en el contexto del Marco Normativo, como punto de partida para el examen del Comité, en relación con las actuales disposiciones de la OMI sobre la protección de la carga, que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP; en el Convenio SUA y otros

instrumentos y directrices de la OMI de carácter obligatorio, así como con las disposiciones sobre la protección de la carga elaboradas por otras organizaciones internacionales y no gubernamentales, incluidas la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Internacional de Normalización (ISO), y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); y resumió brevemente la labor de la OMA en cuanto al Marco Normativo.

La propuesta indicaba que 17 normas de la OMA podrían dividirse en: a) las más compatibles con los principios del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio FAL) y por consiguiente las más apropiadas para su inclusión en él; b) las más fácilmente aplicables a la parte A del Código PBIP y c) las más fácilmente aplicables a la parte B de dicho Código. No obstante, también se reconoció que algunas normas de la OMA únicamente son aplicables a las reglas aduaneras. En el anexo del documento MSC 81/5/4 figura una lista anotada sobre el Marco Normativo de la OMA y se enumeran las referencias más apropiadas a los instrumentos de la OMI.

La propuesta presentaba opciones para elaborar medidas con arreglo al Marco Normativo, para su inclusión en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en las partes A y B del Código PBIP y formulaba recomendaciones para el Comité de Facilitación sobre las disposiciones que deberían incluirse en el Convenio de Facilitación.

Tomando nota de que las enmiendas a los Convenios SOLAS y de Facilitación y al Código PBIP tardarían un tiempo considerable en entrar en vigor, y dado que los Gobiernos Contratantes también necesitarían tiempo para introducir la legislación nacional pertinente, en la propuesta se invitaba al Comité a considerar la elaboración de una circular conjunta MSC/FAL acerca de unas Directrices provisionales sobre los procedimientos para proteger la carga marítima y la cadena de suministro. También se invitó al Comité a que considerara la posibilidad de aceptar que dichos procedimientos cumplían las prescripciones de la regla XI-2/12 del Convenio SOLAS (Disposiciones de protección equivalentes).

5.16 A petición de la Conferencia ministerial sobre la protección del transporte internacional (Conferencia Ministerial de Tokio), celebrada en Tokio los días 12 y 13 de enero de 2006, atendiendo a una invitación del Gobierno del Japón, dicho país (MSC 81/5/9) presentó información relacionada con la Conferencia y particularmente con sus resultados. A la Conferencia asistieron los ministros responsables de la protección del transporte y oficiales de 14 países a saber, Alemania, Australia, Canadá, China, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Indonesia, Italia, Japón, Malasia, Reino Unido, República de Corea y Singapur, así como de la Comisión Europea. El resultado de la Conferencia en relación con la labor del Comité se vio reflejado en la Declaración Ministerial sobre protección del sector del transporte marítimo internacional (MSC 81/5/9, anexo 2). La Conferencia pidió a la OMI que considerara, en colaboración con la OMA, la elaboración y adopción, según fuera necesario, de las medidas pertinentes para incrementar la protección del transporte marítimo de contenedores en la cadena de suministro internacional, salvaguardando la eficiencia y la armonización en el ámbito mundial y que emprendiera un estudio y formulara las recomendaciones necesarias para mejorar la protección de los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP.

En un esfuerzo por incrementar la protección marítima, los Estados que participaron en la Conferencia también acordaron tomar diversas medidas, reflejadas en la Declaración Ministerial sobre protección del sector del transporte marítimo internacional.

5.17 El Subcomité examinó por separado la solicitud de la Conferencia Ministerial de Tokio de que la Organización lleve a cabo un estudio y formule las recomendaciones necesarias para incrementar la protección de los buques que no se rigen por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, bajo el título "Mejora de la protección de los buques que no se rigen por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP" (véase el párrafo 5.59 *infra*).

5.18 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) que examinara y recomendara, teniendo en cuenta las decisiones conexas de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, el Marco Normativo de la OMA, el documento MSC 81/5/4 (Secretaría), y los aspectos más importantes del documento MSC 81/5/9 (Japón), los criterios que deberán adoptarse para elaborar medidas capaces de mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contendores de carga transportados en buques, al tiempo que se obtienen avances en la facilitación del transporte marítimo.

RESULTADOS DE LA VIGÉSIMA CUARTA ASAMBLEA

Evolución futura del plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

5.19 El Comité tomó nota de que la vigésima cuarta Asamblea había adoptado la resolución A.975(24) sobre la Evolución futura del plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI. Entre otras cosas, y como primera medida, esta resolución pide, tanto al Comité como al MEPC, que examinen la futura viabilidad de incluir en el ámbito del plan voluntario de auditorías, funciones relacionados con la protección y de otra índole, que actualmente no figuran en el plan; que investiguen las repercusiones de esta ampliación del ámbito del plan y que informen al Consejo, según proceda (MSC 81/2/4, párrafos 24 y 25, MSC 81/5, párrafo 11 y MSC 81/23/11, párrafos 3.2 y 5).

RESULTADOS DE LA LABOR DEL STW 37

Examen del Convenio de Formación y del Código de Formación a fin de incluir en ellos las disposiciones pertinentes sobre protección

ANTECEDENTES

5.20 El Comité recordó que el MSC 80 había tomado nota (MSC 80/24, párrafo 5.28.1) de que el STW 36 (STW 36/17, párrafo 8.17) había pedido que se presentaran propuestas concretas sobre las medidas que deberían tomarse en relación con la revisión del Convenio de Formación y los Principios relativos a la dotación de seguridad, para permitir al STW 37 realizar un debate a fondo sobre ese asunto, a fin de presentar al Comité una propuesta de global que incluya todos los puntos que es preciso abordar.

IDENTIFICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES QUE PODRÍA SER NECESARIO ENMENDAR (EXCEPTO LAS RELACIONADAS CON LA FORMACIÓN)

5.21 El Comité:

.1 tomó nota de la lista preliminar (STW 37/18, párrafo 7.38 y anexo 2) de las disposiciones del Convenio de Formación que será preciso examinar con objeto de incluir en el mismo las disposiciones pertinentes identificadas por el STW 37 en relación con la protección (lista preliminar);

.2 tomó nota de que el STW 37 había acordado (STW 37/18.párrafo 7.37) que, con respecto a las reglas del Convenio de Formación que figuran en la lista preliminar, también debían examinarse las disposiciones correspondientes a las partes A y B del Código de Formación; y

.3 autorizó (STW 37/18, párrafo 7.38) al Subcomité STW a comenzar la elaboración de las enmiendas pertinentes al Convenio de Formación y al Código de Formación para incorporar en ellos disposiciones relacionadas con la protección, en el entendimiento de que el Subcomité dispondrá del margen necesario para incluir, en cualquier etapa, otras cuestiones conexas que surjan como resultado de sus deliberaciones, dado que la lista preliminar no es exhaustiva (MSC 81/5, párrafos 12 a 14 y 29.5; MSC 81/14, párrafo 2.4; y STW 37/18,párrafo 7.34 a 7.37 y 7.51 y anexo 2).

FORMACIÓN DEL PERSONAL DE A BORDO EN CUESTIONES RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN

5.22 El Comité tomó nota de que durante el STW 37 se manifestaron opiniones divergentes en cuanto al criterio que debería adoptarse en la elaboración de disposiciones referentes a la formación del personal de a bordo (excepto el oficial de protección del buque) en materia de protección y que eso dependía, en gran medida, de los principios orientadores y de la percepción de lo que sería necesario incluir (MSC 81/5, párrafos 125 a 22 y STW 37/18, párrafos 7.40 a 7.51).

5.23 El Comité también tomó nota de que, en consecuencia, el STW 37 había pedido al Comité (STW 37/18, párrafos 7.51.2 y 18.1.5) que examinara el asunto y le diera instrucciones sobre los criterios pertinentes y el carácter, alcance y nivel de la formación requerida (MSC 81/5, párrafos 23 y 29.6; y MSC 81/14, párrafo 2.5).

5.24 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que considerara y recomendara, teniendo en cuenta los debates del STW 37 (STW 37/18, párrafos 7.40 a 7.49, 7.50 y 7.51), los criterios que deberían adoptarse para elaborar las disposiciones referentes a la formación del personal de a bordo (excepto del oficial de protección del buque) en materia de protección, para su eventual inclusión como enmiendas, tanto en el Convenio como en el Código de Formación.

Principios relativos a la dotación de seguridad

5.25 El Comité tomó nota (MSC 81/5, párrafo 24) de que el STW 37 no había recibido documentos referentes a la revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad (STW 38/18, párrafo 7.21 a 7.23) quizás debido al volumen de trabajo generado por la entrada en vigor del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

5.26 El Comité también tomó nota (MSC 81/5, párrafo 24) de que el STW 37, teniendo en cuenta que el Reino Unido *et al* (MSC 81/23/3) habían propuesto la aprobación de un nuevo punto del programa de trabajo referente al examen y la revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad, había decidido no iniciar ninguna deliberación al respecto en espera de que el MSC 81 decida cómo responder a dicha propuesta (MSC 81/23/3).

5.27 El Comité consideró de nuevo el asunto en relación con el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo), junto con la propuesta del Reino Unido *et al* (MSC 81/23/3) de que

aprobara un nuevo punto del programa de trabajo sobre el examen y la revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad.

Dispensas a los oficiales de protección del buque

5.28 El Comité tomó nota de que durante la identificación de disposiciones del Convenio y del Código de Formación que sería preciso enmendar para incluir cuestiones relacionadas con la protección, el STW 37 había examinado, entre otras cosas, las disposiciones del artículo VIII del Convenio de Formación (Dispensas). Durante ese debate se hizo patente que ni el Comité, ni el Subcomité STW habían examinado el tema hasta la fecha, y además que los asistentes al STW 37 tenían distintas opiniones en cuanto a la concesión de dispensas a los oficiales de protección del buque e interpretaban las disposiciones pertinentes del artículo VIII del Convenio de Formación de formas diferentes.

5.29 El Comité también tomó nota de que, en consecuencia, el STW 37 había pedido al Comité que considerara y resolviera el asunto y, de ser necesario, que incorporara las disposiciones adecuadas en el proyecto de enmiendas a los requisitos para la expedición de certificados de competencia a los oficiales de protección del buque (MSC 81/5, párrafos 25, 26 y 29.7; MSC 81/14, párrafo 2.6; y STW 37/18, párrafos 7.52, 7.53 y 18.1.6).

5.30 El Comité pidió al MSWG que considerara y recomendara, teniendo en cuenta los debates del STW 37 (STW 37/18, párrafos 7.52 y 7.53), los criterios que deberían adoptarse en cuanto a la concesión de dispensas a los oficiales de protección del buque (OPB). En este contexto, el Grupo de trabajo debería considerar el texto del proyecto de enmiendas al Convenio y al Código de Formación (MSC 81/3/1) y elaborar, según proceda, las modificaciones apropiadas a los mismos, con arreglo a sus decisiones. El Grupo de trabajo sobre protección marítima debería ponerse en contacto con el Grupo de redacción que se constituirá, en virtud del punto 3 del orden del día, para incluir en el texto del proyecto de enmiendas al Convenio y al Código de Formación, de manera clara e identificable, las modificaciones propuestas, que este último grupo se encargará de presentar a la consideración del Comité, a efectos de su adopción.

Formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria

5.31 El Comité recordó que, al aprobar la circular MSC/Circ.1154 acerca de las Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de la compañía para la protección marítima, el MSC 80 había pedido al Subcomité STW que elaborara un proyecto de Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria (OPIP), así como el correspondiente proyecto de circular MSC.

5.32 El Comité tomó nota de que el STW 37 había preparado y presentado para su aprobación un proyecto de circular MSC acerca de las Directrices sobre formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria, que figura en el anexo 3 del documento STW 38/18 (MSC 81/5, párrafos 27, 28 y 29.8; MSC 81/14, párrafo 2.7 y STW 37/18, anexo 3).

5.33 El Comité pidió al MSWG que examinara el proyecto de circular MSC acerca de las Directrices sobre formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria elaboradas por el STW 37 (STW 37/18, anexo 3) y que lo presentara a la consideración del Comité, a efectos de su aprobación.

CUESTIONES PLANTEADAS TRAS LA ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS DE 2002 AL CONVENIO SOLAS (CAPÍTULOS V, XI Y XI-2) Y AL CÓDIGO PBIP

Propuesta de enmiendas al Código de Seguridad aplicable a los buques para fines especiales

5.34 El Comité recordó que el MSC 80 había tomado nota (MSC 80/24, párrafos 5.32 a 5.35), en relación con la aplicación de la regla XI-2/2.1.1.1.2 del Convenio SOLAS, que los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio habían dado diferentes interpretaciones a la expresión "de arqueo bruto igual o superior a 500" con el resultado de que a varios buques de carga no se les exigiera el cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni de las del Código PBIP.

5.35 El Comité recordó también que, en consecuencia, el MSC 80 había decidido (MSC 80/24, párrafo 5.86) que el arqueo bruto que debía utilizarse para determinar si un buque de carga, debe cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP, independientemente de la fecha en que se haya colocado su quilla, se calcularía de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

5.36 El Comité tomó nota de que en su 24º periodo de sesiones, la Asamblea había refrendado la opinión del MSC 80 de que la fórmula transitoria revisada para determinar el arqueo de ciertos buques, adoptada mediante la resolución A.494(XII), no se aplica a algunas cuestiones relacionadas con el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP (MSC 81/5, párrafo 10 y A 24/5(b)/2, párrafos 11 y 107.1).

5.37 El Comité también recordó que, entre otras cosas, el MSC 80 (MSC 80/24, párrafo 5.87.1) había aprobado en este contexto la circular MSC/Circ.1157 sobre el Plan provisional para que determinados buques de carga cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales (MSC 80/24, párrafo 5.87.4) a presentar propuestas y sugerencias sobre la manera de contemplar los buques para fines especiales en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

5.38 Austria *et al* (MSC 81/5/7), en un esfuerzo por eliminar cualquier tipo de ambigüedad en cuanto a la aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP a los buques para fines especiales, propuso la adopción de enmiendas al Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de buques especiales) mediante las que el cumplimiento de las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP pasaría a ser una prescripción del Código de buques especiales. Reconociendo las dificultades que podrían encontrar los buques que actualmente no cumplen las prescripciones anteriormente mencionadas, Austria *et al* propusieron también que la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, en cuanto a los buques para fines especiales, podría someterse a un plan provisional similar al que figura en la circular MSC/Circ.1157 sobre el Plan provisional para que determinados buques de carga cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima, y a este respecto sugirieron que la fecha final de ambos planes provisionales podría armonizarse, fijándose en el 1 de julio de 2008.

5.39 El Comité recordó que el DE 49, siguiendo las instrucciones del MSC 78 y teniendo presente el resultado del NAV 51, el LSF 48 y el FP 50, había continuado la labor de revisión del Código de buques especiales y había establecido un grupo de trabajo por correspondencia con objeto de que finalizara las tareas durante el DE 50.

5.40 El Comité también recordó que el objetivo del Código de buques especiales era recomendar criterios de proyecto, construcción y normas, y otras medidas de seguridad destinadas a los buques para fines especiales nuevos de arqueo bruto igual o superior a 500. En dicho Código no se define el término "buque nuevo", a fin de dejar que las Administraciones decidan la fecha concreta de entrada en vigor. Además, el uso y la aplicación del Código son de carácter voluntario y a discreción de las administraciones.

5.41 El Comité tomó nota de que, en consecuencia, la adopción de enmiendas a un código voluntario no proporcionará ninguna garantía de que a los buques para fines especiales, tanto existentes como nuevos se les exija el cumplimiento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni del Código PBIP. En vista del contenido actual y de la estructura del Código de buques especiales, la incorporación de disposiciones relacionadas con la protección constituirá un ejercicio complejo, y además la adopción de enmiendas al mismo no proporcionará un marco para que a las autoridades de las instalaciones portuarias que presten servicios a dichos buques puedan exigírseles que cumplan las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni las del Código PBIP.

5.42 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que considerara, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en el documento MSC 81/5/7 (Austria *et al*), si los buques para fines especiales, según se definen en el Código de buques especiales, deberían regirse por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y, en caso afirmativo, que elaborara un proyecto de circular MSC acerca del Plan provisional sobre el cumplimiento de las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima por parte de los buques para fines especiales y que lo presentara al Comité para su examen y aprobación.

Enmiendas propuestas a las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque

5.43 Austria *et al* (MS 81/5/11) informaban de que en varios casos en que se habían transmitido alertas de protección del buque era muy difícil identificar al buque emisor basándose en la información transmitida. En algunos casos, dicha información se limitaba al nombre del buque, lo que plantea nuevas dificultades. Austria *et al* señalaron que, teniendo en cuenta que el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP prescriben la clara identificación de los buques y, en consecuencia, la inclusión del número único de la OMI para la identificación del buque en todos los documentos relacionados con la protección, la transmisión del nombre del buque en un alerta de protección, podría no ser suficiente por sí sola. Además, en su opinión, la práctica habitual del cambio de nombre de los buques hace necesario que se transmita el número único de la OMI para la identificación, como el mejor medio de evitar ambigüedades y además ahorrar tiempo en la prestación de asistencia. Así pues, en el documento presentado se proponen enmiendas a las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque adoptadas mediante la resolución MSC.136(76), y posteriormente revisadas en la resolución MSC.147(77), a fin de que se incluya en ellas la obligación de transmitir el número único de la OMI para la identificación del buque.

5.44 El Comité recordó que, de conformidad con la regla V/19.2.4.5.1 del Convenio SOLAS, el sistema de identificación automática de a bordo (SIA) debe transmitir información que incluya la identidad del buque. A este respecto, en respuesta a las propuestas presentadas por el MSC 73 y el NAV 47/7/7, en su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea especificó, mediante la resolución A.917(22) - Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática de a bordo (SIA), que la información que debe transmitirse incluye la

identidad de servicio móvil marítimo (ISMM); el distintivo de llamada; el nombre del buque y el número de la OMI para su identificación.

5.45 La delegación de China, apoyada por las delegaciones de la República Popular Democrática de Corea y Venezuela propuso que, dada la susceptibilidad que provocaba el tema de la transmisión de alertas de protección del buque, sería mejor dejar a juicio de cada Administración los criterios aplicables para resolver el asunto.

5.46 El observador de la delegación del CIRM señaló que podrían surgir dificultades prácticas y técnicas si se adoptaba la solución prescriptiva propuesta por Austria *et al* (MSC 81/5/11). No obstante, en su opinión, la cuestión podría resolverse, si la solución se enfocaba desde el ángulo del receptor designado del alerta de protección del buque.

5.47 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que elaborara, teniendo en cuenta la preocupación manifestada en el documento MSC 81/5/9 (Austria *et al*) y los debates del Pleno, un proyecto de circular MSC con orientaciones sobre la información que es necesario que transmitan los buques a los que se exige cumplir las disposiciones de la regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, con fines de identificación, en lo que se refiere a los alertas de protección del buque, para que el Comité lo examine a efectos de su aprobación.

Obligación de informar a las Administración cuando se impongan medidas de control y cumplimiento

5.48 Bélgica *et al* (MSC 81/5/12) señalaban que diversos Gobiernos Contratantes no habían notificado al Estado de abanderamiento del buque en cuestión las medidas de control tomadas a su respecto en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/2 del Convenio, como se exige en ella y se dispone en la resolución MSC.159(78) acerca de las Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima.

Además, a su juicio, esa falta de notificación impedía la detección temprana de los buques que, aun contando con la debida certificación, no habían implantado plenamente las medidas de protección requeridas e impedía que las Administraciones tomaran de inmediato medidas correctivas. Bélgica *et al* proponían que el Comité recordara a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS su obligación de informar sin demora a las Administraciones de toda medida de control y cumplimiento impuesta que no fuera de carácter administrativo o correctivo.

5.49 El Comité recordó que el MSC 79 había examinado (MSC 79/23, párrafos 5.51 a 5.53) este mismo asunto a raíz de una ponencia presentada por las Islas Marshall (MSC 79/5/11) y que, en consecuencia, había aprobado (MSC 79/23, párrafo 5.96) la circular MSC/Circ.1133, titulada Recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento.

5.50 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que examinara, teniendo en cuenta las inquietudes manifestadas en el documento MSC 81/5/12 (Bélgica *et al*), la idoneidad de la circular MSC/Circ.1133 y, si procedía, que elaborara un nuevo proyecto de circular MSC (Recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento), para presentarlo al Comité para su examen y aprobación.

REVISIÓN DE LAS ORIENTACIONES PROVISIONALES SOBRE LA AUTOEVALUACIÓN VOLUNTARIA POR LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DEL CONVENIO SOLAS Y POR LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

5.51 El Comité recordó que el MSC 79 había aprobado la circular MSC/Circ.1131 acerca de las Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias (las Orientaciones provisionales), en las que, entre otras cosas, se invita a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y las no gubernamentales con carácter consultivo, a poner lo antes posible, en conocimiento del Comité los resultados de la experiencia adquirida mediante la puesta en práctica de dichas Orientaciones, con objeto de ayudar al Comité a decidir las medidas que deben tomarse.

5.52 El Comité también recordó que el MSC 80 había examinado /(MSC 80/24, párrafo 5.53) las sugerencias de Alemania (MSC 80/5/6), el Japón (MSC 80/5/13 y MSC 80/5/14) y Canadá (MSC 80/5/15) sobre las correcciones y mejoras relacionadas con el uso de las Orientaciones provisionales; había refrendado el resumen de las lecciones extraídas de su utilización hasta esa fecha, según se refleja en el anexo 7 del documento MSC 80/WP.7, y había recomendado tenerlas en cuenta a la hora de llevar a cabo autoevaluaciones.

5.53 Asimismo, el Comité recordó que en el momento de aprobación de las Orientaciones provisionales, tomando nota de la proximidad del MSC 79, el MSC 80 había acordado que no resultaba prudente comenzar la revisión de las mismas ni considerar la finalización de su carácter provisional en ese momento, por lo que pidió a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (MSC 80/24, párrafo 5.91) que presentaran los resultados de la experiencia adquirida mediante el uso de las Orientaciones provisionales, a fin de examinarlas y si es necesario mejorarlas en el actual periodo de sesiones con miras a poner fin a su carácter provisional.

5.54 Vanuatu (MSC 81/5/2) comunicó que había utilizado el cuestionario de autoevaluación voluntaria para los Gobiernos Contratantes (MSC/Circ.1131, apéndice 1 del anexo) y el instrumento de autoevaluación voluntaria para la protección de las instalaciones portuarias (MSC/Circ.1131, apéndice 2 del anexo) y los había encontrado muy útiles para evaluar la integridad de las disposiciones de protección. Vanuatu también manifestó que consideraba que las Orientaciones provisionales cumplían su cometido, por lo que no presentaba ninguna propuesta para enmendarlas.

5.55 La República Islámica del Irán (MSC 81/5/3) comunicó que había llevado a cabo una prueba del instrumento de autoevaluación voluntaria para la protección de las instalaciones portuarias (MSC/Circ.1131, apéndice 2 del anexo) en todas las instalaciones portuarias de Irán y había pedido a todos los oficiales de protección de las instalaciones portuarias que emprendieran un ejercicio de autoevaluación y completaran separadamente los cuestiones conexos con el fin de compilar sus percepciones y puntos de vista, objetiva y concienzudamente. Una vez examinada y analizada la información recibida, la República Islámica del Irán propuso que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS puedan modificar algunos puntos del instrumento de autoevaluación para adaptarlos a circunstancias nacionales específicas y al nivel de participación del sector privado en la gestión/explotación de las instalaciones portuarias. Además, dado el tiempo transcurrido desde la entrada en vigor del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y en vista de la experiencia adquirida hasta la fecha, la República Islámica del Irán estima que algunos puntos del instrumento de autoevaluación parecen ser muy elementales para esta fase. Así pues, en su opinión sería razonable sustituir, por ejemplo, la mayoría de los que figuran en la cuestión 1 parte A del instrumento, por otros nuevos que aborden asuntos

funcionales y/o puntos basados en las necesidades individuales de cada Gobierno Contratante del Convenio SOLAS.

5.56 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que considerara y, de ser necesario, revisara, la circular MSC acerca de las Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias, para poner fin al carácter provisional de las Orientaciones, refundir las diferentes sugerencias presentadas y sustituir a la circular MSC/Circ.1131; para que la examine el Subcomité a efectos de su aprobación, teniendo en cuenta el resumen de la experiencia adquirida a partir del uso de la circular MSC/Circ.1131 acerca de las Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias, refrendada por el MSC 80 (véase el anexo 7 del documento MSC 80/WP.7); y las opiniones manifestadas en los documentos MSC 81/5/1 (Vanuatu) y MSC 81/5/2 (República Islámica del Irán).

PROPUESTA DE ORIENTACIONES SOBRE LA AUTOEVALUACIÓN VOLUNTARIA POR LAS ADMINISTRACIONES Y PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES

5.57 Austria, *et al* (MSC 81/5/6) señalaron que la necesidad de garantizar la implantación uniforme y armonizada del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP se aplicaba tanto las Administraciones como a los buques, al igual que a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, las autoridades designadas y las instalaciones portuarias, y que, para lograrlo, proponían la adopción de Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por las Administraciones y para la protección de los buques. Al igual que en el caso de las Orientaciones provisionales existentes, relativas a los Gobiernos contratantes y las instalaciones portuarias, (MSC/Circ.1131), se propusieron dos cuestionarios separados. El primero, que figura en el apéndice 1, serviría para que las Administraciones realicen una autoevaluación, y determinen de esa forma si se han aplicado, y hasta qué punto, las prescripciones establecidas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en la parte A del Código PBIP, incluida la provisión de instrucciones apropiadas y/o de orientaciones para el sector, a fin de que pueda implantar cabalmente el Código PBIP. La segunda, recogida en el apéndice 2, serviría para evaluar la situación desde el punto de vista de la protección de los buques que enarbolan el pabellón de esa Administración. Este cuestionario está concebido para que lo utilice el oficial de la compañía para la protección marítima, el oficial de protección del buque o la organización de protección reconocida y autorizada a aprobar o verificar el plan de protección del buque (PPB), examinar la situación y la eficacia de la implantación y obtener una visión general sobre la protección del buque o los buques. La persona encargada de cumplimentar el instrumento de autoevaluación será responsable y formará parte del proceso de examen de los PPB previamente aprobados.

5.58 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que elaborara, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en el anexo del documento MSC 81/5/5 (Austria *et al*) un proyecto de circular MSC acerca de las Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por las Administraciones y para la protección de los buques, a fin de que el Comité lo examine a efectos de su aprobación.

INCREMENTO DE LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES, EXCEPTO LOS REGIDOS POR EL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS Y EL CÓDIGO PBIP

5.59 El Comité recordó que había tomado nota de la petición de la Conferencia Ministerial de Tokio sobre la protección del transporte internacional de que la Organización emprendiera un estudio y formulara las recomendaciones necesarias para incrementar la protección de buques,

excepto los regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y convino en examinar la cuestión por separado (véase el párrafo 5.[17] *supra*).

5.60 El Japón (MSC 81/INF.10) presentó información sobre el resultado del seminario sobre medidas de protección marítima para buques no regidos por el Convenio SOLAS, que celebró, el 10 de mayo de 2005 en la sede de la OMI, el *Japan Internacional Transport Institute* (Instituto japonés para el transporte internacional), bajo los auspicios del Ministerio japonés de *Land, Infrastructure and Transport* (del Territorio, infraestructura y transporte) y la Autoridad marítima y portuaria de Singapur.

5.61 El Comité:

.1 reconoció que las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni sujetos a las disposiciones del Código PBIP y sus interacciones con los buques y las instalaciones portuarias obligadas a cumplir las disposiciones anteriormente mencionadas, constituían un asunto preocupante para diversos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS;

.2 convino en que la elaboración de recomendaciones destinadas a incrementar la protección de los buques no regidos por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni el Código PBIP, sería conveniente y contribuiría a los esfuerzos de la Organización por incrementar la protección marítima. No obstante, las recomendaciones a este respecto deberían ser prácticas, sostenibles y proporcionarles a los riesgos y amenazas conexos; y

.3 pidió que se presentaran propuestas sobre la manera de abordar los aspectos de protección de las operaciones de los buques que no están regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por las disposiciones del Código PBIP.]

IMPLANTACIÓN EFECTIVA DEL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CÓDIGO PBIP

Polizones y entrada ilegal en los puertos

5.62 El Brasil (MSC 81/5/13) recordó que el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP abordan el polizonaje en los puertos, como incidentes relacionados con la protección, e informó de que, basándose en las conclusiones del Departamento de Policía Federal, brasileño, según un estudio estadístico de los polizones que llegan a Brasil en buques que hacen escala en sus puertos, la manera en que se han implantado y se han hecho cumplir hasta la fecha, había tenido un efecto limitado, al menos en cuanto a la reducción del número de polizones. Además, el Brasil señaló que, a su juicio, esto mostraba fallos en la implantación y la puesta en práctica de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. El Brasil afirmó también que en caso de entrada ilegal en un país, la responsabilidad debería quedar compartida entre el puerto de origen y los buques que no habían aplicado las medidas de protección pertinentes para evitar que los polizones entraran en su territorio. Además, el Brasil sugirió que, dado el aumento actual de la complejidad y astucia de los actos terroristas, los mecanismos de protección deberían reforzarse rigurosamente, teniendo en cuenta que un polizón puede tratarse tanto de un refugiado, como de un aventurero o un terrorista, y que la protección no debe verse comprometida, puesto que es el objetivo principal del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

5.63 El Comité recordó que, al examinar el resultado de la labor del FAL 32, había tomado nota de que el Comité de Facilitación había acordado (FAL 32/22, párrafo 8.16) que los informes sobre el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar, también podría utilizarse como instrumento para evaluar la eficacia de las medidas de control del acceso y otras medidas específicas para incrementar la protección marítima en los puertos e instalaciones portuarias (MSC 81/5, párrafo 7 y 29.2).

5.64 El Comité estuvo de acuerdo con el punto de vista del Brasil de que el número y la frecuencia de casos de polizonaje era uno de los indicadores que pueden utilizarse para evaluar la implantación y el cumplimiento efectivos, así como la puesta en práctica de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP; e instó a los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio a que siguieran de cerca los acontecimientos e informaran al Comité de cualquier tendencia emergente.

5.65 Tras las diversas sugerencias sobre cuestiones relacionadas ante todo con el polizonaje, presentadas por las delegaciones del Perú, Uruguay y Venezuela, que compartían la preocupación del Brasil (MSC 81/5/3) por la débil implantación y la falta de cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, el Comité pidió al MSWG que considerara y recomendara los criterios pertinentes para abordar las cuestiones planteadas en el documento MSC 81/5/13 (Brasil) con las aclaraciones que surgieron durante las deliberaciones en el Pleno.

Permiso en tierra y acceso de la gente de mar a los buques e implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP

5.66 La CIOSL (MSC 81/5/8) comunicó que la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, en respuesta a la preocupación general de la gente de mar por las repercusiones de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, había efectuado una encuesta sobre protección marítima entre los miembros del sindicato y la gente de mar. Durante el vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea la CIOSL distribuyó un informe titulado "Acceso denegado" que contenía las respuestas recibidas.

La CIOSL afirmó que compartía las inquietudes identificadas en las respuestas al cuestionario, particularmente con respecto a la falta de concesión, por parte de las instalaciones portuarias, los terminales y las Administraciones, del permiso en tierra a la tripulación y la denegación del acceso a los buques a visitantes con derecho legítimo al mismo.

La CIOSL manifestó también que el informe se había compilado en 2005, y que posteriormente se habían producido acciones en contra de las tripulaciones o se habían tomado medidas poco realistas para evitar que las tripulaciones descendieran a tierra, particularmente en el caso de un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS. Entre los casos anteriores se incluye el cobro de un impuesto a la gente de mar por el derecho de tránsito a través de un terminal, el "encierro" de tripulaciones durante largos periodos de tiempo a bordo, incluso en buques del tamaño de un remolcador, y el mantenimiento de tripulaciones bajo guardia, 24 horas al día, durante toda la estancia del buque en el puerto. Además, la CIOSL informó de casos en que se había denegado el uso de un teléfono a miembros de la tripulación e incluso se les había impedido obtener asesoramiento médico, y sus compañías no habían podido efectuar el cambio de tripulación pertinente o se les habían impuesto multas por permitir que la tripulación se abasteciera de provisiones.

La CIOSL declaró que no cabía duda de que en términos generales se había producido un efecto perjudicial para la gente de mar en su conjunto, y asimismo que, a pesar de que el Comité había aprobado la circular MSC/Circ.1112 sobre el Permiso en tierra y el acceso a los buques en virtud del Código PBIP, el problema no había disminuido absolutamente en los mismos puertos y que las orientaciones de dicha circular parecían ignorarse.

La CIOSL invitó al Comité a que examinara de nuevo las principales disposiciones del Código PBIP, así como las promesas recogidas en la resolución 11 de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS acerca de aspectos relacionados con el factor humano y el permiso en tierra de la gente del mar y, teniendo en cuenta la falta de seguimiento de anteriores orientaciones, que tratara de influir en las autoridades de las instalaciones portuarias para que adopten medidas más apropiadas y eficaces y colaboren con la Organización Internacional del Trabajo en promover la ratificación y adopción del Convenio relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente del mar (revisado) 2003 (Nº185).

5.67 El Comité recordó que el MSC 78, a petición del representante de la OIT, apoyado por los observadores de la ISF, la CIOSL y la IFSMA, había instado a los Estados Miembros (MSC 78/26, párrafo 7.88) a hacerse partes en el citado Convenio lo antes posible, y reiteró su recomendación de que los Estados Miembros consideren la posibilidad de hacerse partes en este Convenio.

5.68 Varias delegaciones se hicieron eco de las inquietudes manifestadas por la CIOSL (MSC 81/5/8) y señalaron que los Gobiernos Contratantes del convenio SOLAS deben tomar las medidas necesarias para resolver las dificultades con las que tropieza la gente de mar en relación con los permisos de tierra y por los marinos y visitantes legítimos para desembarcar y acceder a los buques.

5.69 La ICS (MSC 81/5/15) informó acerca del resultado de un estudio sobre el Código PBIP efectuado de octubre de 2005 a marzo de 2006, que ofrece una visión general de la implantación mundial del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, subraya los aspectos preocupantes y complementa las conclusiones que figuran en el documento MSC 81/5/8 (CIOSL).

En particular, la ICS aseguraba que los problemas diferían en cuanto a su gravedad, desde los que podían resolverse de inmediato o con las medidas pertinentes, a los de gravedad suficiente como para afectar a la protección y el funcionamiento eficaz del buque que los experimentaba.

En varios casos, las instalaciones portuarias carecían de medidas de protección fundamentales, tales como alumbrado y controles de acceso, o bien el oficial de protección se encontraba ausente y no se habían previsto medios para poder ponerse en contacto con él. En algunos puertos, el oficial de protección raramente visitaba los buques que hacían escala en sus instalaciones, y en dos casos, las autoridades portuarias no respondieron a las llamadas de socorro de buques bajo ataque de asaltantes.

La ICS también señaló que la preocupación que suscita la falta de identificación de los funcionarios y la conducta en el ejercicio de sus deberes, continuaba existiendo y que los problemas eran similares a los identificados durante el MSC 79 (véase el documento MSC 79/5/7 (ICS *et al*)). La ICS afirmó que a pesar de la aprobación y publicación de la circular MSC/Circ.1156 acerca de las Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que

se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, los oficiales continuaban presentándose sin identificación y se negaban a utilizar la identificación de visitantes y a firmar en el libro de visitas, según lo exigido por el plan de protección del buque.

La ICS manifestó que la falta de aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP por parte de las autoridades de las instalaciones portuarias, como ponían de manifiesto los incidentes detallados, no era aceptable. A su juicio, esta falta de cumplimiento pone en peligro el esfuerzo por incrementar la protección marítima y compromete la protección de los buques. Si bien existen disposiciones en el Código PBIP relacionadas con los buques que hacen escala en puertos que no cumplen las disposiciones, es injusto que los buques deban cumplirlas en puertos en que no se aplican. Tales sucesos incrementan injustamente la carga de los buques y sus tripulaciones con respecto a la responsabilidad de la protección y posiblemente vayan en detrimento del bienestar y la capacidad de dichas tripulaciones para ejercer sus funciones. La ICS considera que todas las partes interesadas deben aplicar debidamente las disposiciones del Código PBIP para que la protección marítima pueda garantizarse.

5.70 El Comité:

.1 reiteró y subrayó la necesidad de que todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS implanten y cumplan sus obligaciones en relación con el capítulo XI-2 de dicho Convenio y con el Código PBIP;

.2 instó a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que, si aún no lo han hecho, establezcan, con carácter prioritario, programas de supervisión nacional con objeto de:

.1 cerciorarse de que cumplen sus obligaciones con respecto al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y al Código PBIP;

.2 verificar que las instalaciones portuarias situadas en sus territorios cumplen las obligaciones que les corresponden en virtud del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, el Código PBIP y los planes de protección de la instalación portuaria aprobados;

.3 verificar que los buques con derecho a enarbolar su pabellón cumplen sus obligaciones con respecto al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, al Código PBIP y a los planes de protección del buque aprobados;

.4 asegurarse de que el comportamiento de sus oficiales favorece las metas y objetivos del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP; y

.5 identificar con prontitud los casos de incumplimiento y poner en práctica las medidas correctivas necesarias; y

.3 convenir en que la implantación y el cumplimiento de las obligaciones en virtud del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP es una responsabilidad compartida por todos los interesados.

5.71 El Comité pidió también al Grupo de trabajo sobre protección marítima que elaborara un proyecto de circular MSC, subrayando la necesidad de implantar, hacer cumplir y cumplir

rigurosamente las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP para que el Comité lo examine, a efectos de su aprobación.

INICIATIVAS DE LA ISO EN RELACIÓN CON LA CADENA DE SUMINISTRO Y LOS CONTENEDORES DE CARGA

5.72 La ISO (MSC 81/5/4) proporcionó información actualizada sobre sus iniciativas destinadas a contribuir al incremento de la protección de la cadena de suministro, y del transporte de contenedores de carga. El Comité Técnico 8 de la ISO sobre buques y tecnología marina (ISO/TC 8), ha abordado la implantación de un amplio sistema intermodal para facilitar el movimiento de la carga a través de la cadena de suministro, desde el punto de fabricación, incluidas las fuentes de financiación, hasta el consumidor final, y su labor se funda en la opinión de que el problema de la protección del transporte deben compartirlo los Gobiernos y el sector y que las soluciones deben reflejar esa asociación global. La ISO proporcionó detalles sobre varias especificaciones, públicamente accesibles, (PAS) que abordan la protección marítima y la cadena de suministro, ya elaboradas o en curso de elaboración por el ISO/TC 8; así como diversas normas de la ISO sobre contenedores de carga, ya elaboradas o en curso de elaboración, o enmendadas por el Comité Técnico de la ISO 104 sobre contenedores de carga.

5.73 El Comité invitó a la ISO a que continuara proporcionando información sobre las diversas iniciativas emprendidas, para contribuir al incremento global de la protección y, en particular, el incremento de la protección de la cadena de suministro y del transporte de contenedores de carga.

IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

Antecedentes

5.74 El Comité recordó que venía deliberando sobre la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) desde febrero de 2002 y que el asunto también se había abordado en la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, en la que se adoptó la resolución 10 sobre la Implantación temprana de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques y, el año pasado en un esfuerzo por hacer avanzar la labor, el COMSAR 9 y el MSC 80 habían dedicado largos debates a ese tema.

5.75 El Comité también recordó que el MSC 79 había convenido en que el propósito y el alcance de la LRIT debería ampliarse para poder aplicarlo a la seguridad y a la protección medioambiental (MSC 79/23, párrafo 5.68), a reserva de que el Subcomité COMSAR resuelva las cuestiones técnicas. No obstante, antes de abordar los detalles de las consideraciones técnicas de la ampliación de la LRIT sería necesario que el Comité definiera las aplicaciones referentes a la seguridad y que, a su vez, el Comité de Protección del Medio Marino definiera las aplicaciones relacionadas con la protección medioambiental que se utilizarían en la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

5.76 El Comité recordó asimismo que el MSC 79 también había acordado (MSC 79/23, párrafo 5.72) que provisionalmente, la LRIT debería desarrollarse como instrumento que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS pueden utilizar para incrementar la protección marítima.

5.77 El Comité recordó además que el MSC 80, tras un extenso debate sobre el asunto y tras reconocer que, con arreglo a los acontecimientos del momento, no estaba en posición de aprobar ningún proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS en relación con la LRIT para distribuirlas de

conformidad con el artículo 8 de dicho Convenio y adoptarlas en el MSC 81, habida cuenta la recomendación del Grupo de trabajo sobre protección marítima que deliberó extensamente sobre el asunto, había:

.1 encargado (MSC 80/24, párrafo 5.107) al COMSAR 10 que, concediéndole el mayor grado de prioridad, finalizara todo el trabajo referente a la propuesta de regla sobre la LRIT para el Convenio SOLAS, que será preciso completar y presentar a la consideración del Comité, para que la adopte;

.2 autorizado (MSC 80/24, párrafo 5.113.1) la convocatoria de un grupo de trabajo interperiodos del MSC para que trabajara sobre la LRIT, del 17 al 19 de octubre de 2005, y elaborara un proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS en relación con la LRIT; y

.3 autorizado (MSC 80/24, párrafo 5.113.2) la convocatoria de un grupo de trabajo interperiodos del COMSAR, durante cinco días, para que trabajara sobre la LRIT en la semana anterior al COMSAR 10, de manera que en dicho periodo de sesiones pudiera completarse todo el trabajo técnico relativo a ese tema.

5.78 El Comité tomó nota de que el MEPC 53 había manifestado el deseo de que, en el momento oportuno, el uso de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) se aplique a la protección medioambiental. No obstante, en esa fase, el MEPC no deseaba presentar ninguna propuesta específica al respecto, habida cuenta de las prioridades establecidas por el Comité en relación con el desarrollo del sistema de LRIT. El MEPC 53 señaló también que sería preciso que dicho sistema evolucionara de manera que cuando sea capaz de abarcar los aspectos medioambientales, pueda ampliarse fácilmente para incorporar capacidad y funciones de almacenamiento de datos (MSC 81/2/3, párrafo 13 y 19.2).

Examen de las enmiendas propuestas

5.79 El Comité recordó que los Estados Unidos (MSC 80/3/3) habían propuesto que el MSC 80 considerara, de conformidad con el artículo VIII b) del Convenio SOLAS, la adopción de enmiendas a dicho Convenio en relación con la LRIT. El Comité tomó nota de que puesto que el MSC 80 no había tomado ninguna decisión en relación con la propuesta de enmiendas, podía considerarse que inicialmente aún estaban en examen.

5.80 La delegación de los Estados Unidos confirmó que su propuesta continuaba siendo válida únicamente en relación con las cuestión aún no abordadas ni en el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS propuesto por el Reino Unido (MSC 81/3/5), ni en el proyecto de normas de funcionamiento elaborado por el COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 17); y que en el momento necesario y oportuno recordaría los hechos al Comité. En el anexo 42 figura el texto completo de la declaración de la delegación de los Estados Unidos.

5.81 El Comité tomó nota de que el Reino Unido (MSC 81/3/5), teniendo en cuenta el resultado de la labor del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre la LRIT (MSC/ISWG/LRIT), y de conformidad con el artículo VII b) del Convenio SOLAS propuso formalmente la adopción de una nueva regla V/19-1 de dicho Convenio, cuyo texto se había distribuido mediante la circular Nº 2681, a fin de establecer las disposiciones requeridas en el SOLAS para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques. Durante las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre protección marítima que tuvieron lugar en el MSC 80, el Reino Unido manifestó (MSC 80/WP.7/Add.1, párrafo 52) que a fin de ayudar al examen y la

adopción de las enmiendas al Convenio SOLAS que debería efectuar el MSC 81, se disponía a presentar al Secretario General propuestas de enmiendas a dicho Convenio en relación con la LRIT, como propuestas del Reino Unido y que había indicado que tales enmiendas se basarían en el resultado de la labor del Grupo de trabajo MSC/ISWG/LRIT, cuya constitución acababa de proponerse. De tal forma, el Secretario General podría distribuir las enmiendas en virtud del artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, seis meses antes de la celebración del MSC 81, cumpliendo así las prescripciones del artículo mencionado. Las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS que había presentado posteriormente el Reino Unido (MSC 81/3/5) contemplaban únicamente la facilitación de información sobre la LRIT a los Gobiernos Contratantes del Convenio en tanto que Estados de abanderamiento y de Estados rectores de puertos, así como a los servicios de búsqueda y salvamento, puesto que esos eran los elementos con respecto a los cuales parecía haberse llegado a un acuerdo en el seno del MSC/ISWG/LRIT.

5.82 El Presidente sugirió que una opción, en esa etapa, hubiera sido pedir que se presentaran observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS por el Reino Unido (MSC 81/3/5). No obstante, puesto que dichas propuestas eran esencialmente las acordadas durante la reunión del Grupo de trabajo MSC/ISWG/LRIT, y en vista de que, con excepción de las propuestas de Noruega (MSC 81/3/7) y el Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1) a reserva de elementos de la propuesta presentada por los Estados Unidos (MSC 80/3/3) no había habido ninguna otra propuesta de modificación a las del Reino Unido, además de que ningún Gobierno Contratante del Convenio SOLAS había manifestado objeciones específicas a las enmiendas propuestas por el Reino Unido, podía concluir que el Comité había acordado adoptar, antes del final del periodo de sesiones, propuestas de enmiendas del Reino Unido a reserva de cualquier enmienda subsiguiente que resultada de la consideración de 1) el resto de las propuestas presentadas al Comité (MSC 80/3/3 (Estados Unidos), MSC 81/3/7 (Noruega) y MSC 81/3/8 y Corr.1 (Brasil)); y 2) el resultado de la labor del COMSAR 10 en relación con la LRIT (COMSAR 10, sección 10 y anexos 17 a 19).

5.83 El Comité estuvo de acuerdo con el análisis y el procedimiento de actuación propuesto por el Presidente.

5.84 Noruega (MSC 81/3/7) presentó un análisis detallado y argumentos a favor de modificar las enmiendas propuestas por el Reino Unido (MSC 81/3/5, anexo), para incluir disposiciones que permitan a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en su capacidad de Estados ribereños, tener acceso a información sobre la LRIT, en determinadas circunstancias. En particular, Noruega propuso que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS tuvieran derecho a recibir información sobre la LRIT con respecto a buques que no tengan intención de entrar en una instalación portuaria ni en ningún otro lugar bajo su jurisdicción pero que naveguen a una distancia que no supere las 1 200 millas marinas de su costa, siempre que tales buques no se encuentren en aguas interiores de otro Gobierno Contratante del Convenio SOLAS. Noruega propuso también, como precaución, que las Administraciones puedan decidir, en interés de la protección, comunicar a la Organización el nombre de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que no desean que reciban información sobre la LRIT con respecto a todos, o a determinados tipos de buques, que enarbolan su pabellón.

5.85 El Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1) presentó argumentos a favor de modificar las enmiendas propuestas por el Reino Unido (MSC 81/3/5, anexo), para incluir disposiciones que permitan a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, en tanto que Estados ribereños, tener acceso a información sobre la LRIT. En particular, el Brasil propuso que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS cuenten con derecho a recibir información sobre todos los buques que, aunque no tengan intención de entrar en una instalación portuaria, naveguen a una distancia no superior

a 200 millas marinas de sus costas, siempre que tales buques no se encuentren en aguas interiores de otro Gobierno Contratante. El Brasil sugirió también que las Administraciones podrían notificar a la Organización su consentimiento de que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS tengan acceso, en su capacidad de Estados ribereños, a la información sobre la LRIT transmitida por los buques con derecho a enarbolar su pabellón, que naveguen a una distancia superior a 200 millas marinas frente a la costa del Estado de que se trate.

5.86 La delegación de la China expresó su opinión al respecto, y su declaración figura en el anexo 43.

5.87 El Comité reconoció que los documentos de Noruega (MSC 81/3/7), el Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1) y los Estados Unidos (MSC 80/3/3) planteaban esencialmente dos cuestiones, a saber:

.1 si las enmiendas al SOLAS referentes a la LRIT que debían adoptarse en ese periodo de sesiones deberían incluir disposiciones para permitir a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS obtener, si así lo desean, información LRIT sobre los buques que navegan a una determinada distancia de sus costas y que no tienen intención de entrar ni en una instalación portuaria ni en ningún otro lugar bajo su jurisdicción; y

.2 los parámetros que regirían tal disposición y las salvaguardias, condiciones y precauciones o restricciones que sería necesario establecer en la regla del Convenio SOLAS sobre la LRIT.

El Comité acordó, en principio, que las enmiendas al Convenio SOLAS referentes a la LRIT que debían adoptarse en ese periodo de sesiones deberían incluir dichas disposiciones, a reserva de que se acuerden los parámetros, salvaguardias, condiciones, precauciones y restricciones correspondientes.

5.88 Tras un debate en profundidad, el Comité reconoció que si bien existían diversos puntos de vista sobre la manera de enfocar el asunto, también había una clara voluntad de realizar progresos y de resolverlo en el actual periodo de sesiones. Por consiguiente, el Comité pidió al MSWG que continuara trabajando sobre el particular y que encontrara una solución pactada y practicable. A partir de los debates no podía tomarse ninguna otra decisión definitiva, aparte de remitir el asunto al MSWG.

5.89 El Comité pidió al MSWG que elaborara, basándose en el texto presentado por el Reino Unido (MSC 81/3/5) y teniendo en cuenta las propuestas de Noruega (MSC 81/3/7) y el Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1), así como los elementos pendientes de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 80/3/3) y los resultados conexos de la labor del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 18), el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (incluida cualquier enmienda necesaria como consecuencia) para que el Comité lo considere, a efectos de su adopción.

Decisiones de otros órganos de la OMI

RESULTADOS DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO MSC/ISWG/LRIT

5.90 El Comité tomó nota de la información que figura en el informe del Grupo de trabajo MSC/ISWG/LRIT y la aprobó en términos generales (MSC 81/5/1, párrafo 66).

RESULTADOS DE LA LABOR DEL COMSAR 10

5.91 El Comité tomó nota de que el COMSAR 10 había invitado a la IMSO a mantenerlo informado de sus deliberaciones sobre la posibilidad de asumir las funciones de supervisión en relación con el sistema de LRIT (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.1 y COMSAR 10/16, párrafos 10.11 y 10.12).

5.92 El Comité acordó que los servicios de búsqueda y salvamento deben poder solicitar, gratuitamente, informes especiales de datos LRIT, es decir información distinta de la que ya se encuentra disponible en los centros de datos LRIT, (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.2 y COMSAR 10/16, párrafos 10/46 y 10.47).

5.93 El Comité reconoció que la utilización de "el periodo de tiempo anterior a la hora prevista de llamada del buque" como criterio para facilitar información LRIT a un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS es difícil de implantar en la práctica por los centros de datos LRIT y pidió al MSWG, puesto que ninguno de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS había planteado ninguna cuestión de principio, que considerara y recomendara el enfoque que convendría adoptar (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.3 y COMSAR 10/16, párrafo 10.55 y anexo 17).

5.94 Posteriormente el Comité pidió al MSWG, puesto que ninguno de los Gobiernos Contratantes había planteado cuestiones de principio, que tuviera a bien:

.1 examinar y finalizar el proyecto de normas de funcionamiento y las prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (proyecto de normas de funcionamiento) elaborado por el COMSAR 10 (COMSAR 10, anexo 17), teniendo en cuenta la necesidad de armonizarlas con el texto de las enmiendas al Convenio SOLAS referentes a la LRIT que se presentará al Comité, en el actual periodo de sesiones, para su adopción y todo aspecto importante de los elementos pendientes de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 80/3/3) (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.4 y COMSAR 10/16, párrafo 10.58 y anexo 17);

.2 considerar las cuestiones pendientes para garantizar el establecimiento y el funcionamiento del sistema de LRIT, que no se hayan contemplado ya en el anteproyecto de enmiendas al Convenio SOLAS referente a la LRIT o que queden fuera del ámbito del proyecto de normas de funcionamiento, e incorporarlas, según proceda, en el texto de las enmiendas al Convenio SOLAS referentes a la LRIT para que se presenten al Comité, en el actual periodo de sesiones a efectos de su adopción (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.5 y COMSAR 10/16, párrafo 10.60 y anexo 18); y

.3 examinar y finalizar, teniendo en cuenta cualquier cuestión que se haya identificado durante las deliberaciones sobre la LRIT, el proyecto de mandato del Grupo especial de acción sobre ingeniería LRIT (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.6 y COMSAR 10/16, párrafos 10.61 a 10.64 y anexo 19).

5.95 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 81/5/Add.2) en relación con el establecimiento y el mantenimiento del plan de distribución de datos LRIT a cargo de la Organización, y pidió al MSWG que la tuviera en cuenta durante las deliberaciones

sobre la LRIT y que pusiera en conocimiento del Comité cualquier asunto que pudiera surgir a ese respecto.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE PROTECCIÓN MARÍTMA

5.96 El Comité restableció el Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) bajo la Presidencia del Sr. J. Grubb (Reino Unido), y le pidió que, teniendo en cuenta las deliberaciones del Pleno sobre varios asuntos conexos, tuviera a bien:

.1 teniendo en cuenta las decisiones al respecto de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, el Marco Normativo de la OMA, el documento MSC 81/5/4 (Secretaría) y los aspectos principales del documento MSC 81/5/9 (Japón), considerar y recomendar los criterios pertinentes para elaborar medidas que incrementen la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores de carga transportados en buques, lo que al mismo tiempo contribuirá a facilitar el transporte marítimo;

.2 teniendo en cuenta las deliberaciones del STW 37 sobre el particular (STW 37/18, párrafo 7.40 a 7.49, 7.50 y 7.51), considerar y recomendar los criterios relativos a la elaboración de disposiciones sobre la formación en materia de protección para el personal de a bordo (excepto el oficial de protección del buque), que eventualmente se incluirán como enmiendas en el Convenio y el Código de Formación;

.3 teniendo en cuenta las deliberaciones del STW 37 sobre el particular (STW 37/18, párrafos 7.52 y 7.53), considerar y recomendar los criterios pertinentes para la concesión de dispensas a los oficiales de protección del buque (OPB). En este contexto, el MSWG debería centrarse en el examen del texto del proyecto de enmiendas al Convenio y al Código de Formación (MSC 81/3/1 (Secretaría)) y elaborar, si es necesario, las modificaciones apropiadas al mismo, con arreglo a sus decisiones. En tal caso, el MSWG debería mantenerse en contacto con el Grupo de redacción que se establecerá en virtud del punto 3 del orden del día, de manera que se incluyan en el texto del proyecto de enmiendas del Convenio y del Código de Formación, de modo claro e identificable, las modificaciones propuestas que este último Grupo presentará para su examen por el Comité, con miras a su adopción;

.4 examinar el proyecto de circular MSC acerca de las Directrices sobre formación y titulación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, elaborado por el STW 37 (STW 37/18, anexo 3) para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;

.5 elaborar, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en el documento MSC 81/5/7(Austria *et al*), si los buques para fines especiales, según se definen en el Código de Buques Especiales, deberían estar obligados a cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y las del Código PBIP, y en caso afirmativo, elaborar un proyecto de circular MSC sobre el Plan provisional para el cumplimiento de las medidas especiales destinadas a incrementar la protección marítima por parte de los buques para fines especiales, para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;

.6 elaborar, teniendo en cuenta la preocupación manifestada en el documento MSC 81/5/9 (Austria *et al*), un proyecto de circular MSC que contenga

orientaciones relacionadas con la información que necesitan trasmitir los buques regidos por las disposiciones de la regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, con fines de identificación, en relación con los alertas de protección del buque, para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;

.7 examinar, teniendo en cuenta la preocupación manifestada en el documento MSC 81/5/12 (Bélgica *et al*), la idoneidad de la circular MSC/Circ.1133 y, si es necesario, elaborar un nuevo proyecto de circular MSC sobre el recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento impuestas, para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;

.8 teniendo en cuenta el resumen de las experiencia adquirida mediante el uso de la circular MSC/Circ.1131 acerca de las Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias, refrendada por el MSC 80 (MSC 80/WP.7, anexo 7); y las opiniones manifestadas en los documentos MSC 81/5/2 (Vanuatu) y MSC 81/5/3 (República Islámica del Irán), considerar y, si es necesario, revisar, la circular MSC acerca de las Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias (para poner fin al carácter provisional de las orientaciones, refundir las diversas propuestas y las enmiendas acordadas y poder revocar la circular MSC/Circ.1131), para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;

.9 elaborar, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en el anexo del documento MSC 81/5/6 (Austria *et al*), un proyecto de circular MSC acerca de las Orientaciones para la autoevaluación voluntaria por las Administraciones y para la protección de los buques para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;

.10 elaborar un proyecto de circular MSC subrayando la necesidad de contar con una implantación y un cumplimiento rigurosos de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de las del Código PBIP, para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;

.11 considerar y recomendar el enfoque que deberá adoptarse para abordar las cuestiones planteadas en el documento MSC 81/5/13 (Brasil);

.12 preparar, basándose en el texto presentado por el Reino Unido (MSC 81/3/5) y teniendo en cuenta las propuestas de Noruega (MSC 81/3/7) y el Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1); así como los elementos pendientes de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 80/3/3) y el resultado conexo de la labor del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 18), un proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques (incluida cualquier enmienda necesaria, en consecuencia) para su examen por el Comité, con miras a su adopción;

.13 elaborar, basándose en las propuestas del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 17) y teniendo en cuenta los elementos pendientes de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 80/3/3), un proyecto de normas de rendimiento y de prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques para su examen por el Comité, con miras a su adopción; y

.14 examinar, basándose en las propuestas del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 19), el proyecto de mandato del Grupo especial de acción sobre ingeniería LRIT para su examen por el Comité, con miras a su adopción.

Medidas adoptadas tras el examen del informe del MSWG

5.97 Tras recibir el informe del Grupo (documentos MSC 81/WP.5 y Add.1), el Comité aprobó el informe en general, tomó nota de las medidas adoptadas respecto de los distintos documentos y propuestas presentados y de los resultados del examen llevado a cabo por el Grupo; y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

5.98 En lo referente a la propuesta del Grupo de crear un Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y de contenedores que se transportan en buques, el Comité acordó invitar al FAL 33 a examinar la conveniencia de trasladar esta cuestión al Grupo de trabajo SPI con el mandato que figura en el anexo 1 del documento MSC 81/WP.5, con las modificaciones oportunas.

Formación del personal de a bordo en cuestiones relacionadas con la protección

5.99 El Comité convino en que todo el personal de a bordo debería recibir formación de familiarización adecuada sobre protección marítima y pidió al Subcomité STW que dé cumplimiento a los principios indicados en el párrafo 6 del documento MSC 81/WP.5 cuando elabore disposiciones sobre la formación del personal de a bordo en relación con la protección (distinto del oficial de protección del buque) a efectos de su posible inclusión en el Convenio de Formación y el Código de Formación, enmendados.

5.100 El Comité encargó al Subcomité STW que elaborara, y presentara para su examen, toda enmienda necesaria al Código PBIP que deba entrar en vigor cuando surtan efecto las posibles enmiendas al Convenio y al Código de Formación enmendados, a fin de evitar todo conflicto entre las principales disposiciones de los distintos instrumentos que reglamentan la formación y titulación del personal de bordo en relación con cuestiones de protección marítima.

Concesión de permiso para desempeñar las funciones y responsabilidades del oficial de protección del buque

5.101 El Comité convino en que a veces sería necesario conceder permiso para desempeñar las funciones y responsabilidades de oficial de protección del buque, pero que el periodo de tiempo debería ser lo más reducido posible y que las administraciones deberían proporcionar pruebas documentales para demostrar que dicho permiso ha sido concedido.

5.102 El Comité estuvo de acuerdo en que el mejor método par brindar orientaciones sobre la cuestión sería incluir disposiciones adecuadas en la parte B del Código de Formación y, por consiguiente, adoptó las enmiendas a la parte B de dicho Código respecto del certificado de competencia para el oficial de protección del buque, junto con la correspondiente circular STCW.6, en lugar de las que figura en el anexo del documento MSC 81/3/4 (Secretaría) (véanse también los párrafos 3.33 y 3.58).

Directrices sobre la formación y la titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria

5.103 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1188, relativa a las Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Buques para fines especiales

5.104 El Comité decidió que los buques para fines especiales, según se definen en el Código de Buques Especiales, de arqueo bruto igual o superior a 500, dedicados a viajes internacionales, distintos de los buques que son propiedad o están operados por un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS en un servicio de carácter no comercial, independientemente de la fecha en que se haya colocado su quilla, deberán:

.1 cumplir con las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y la parte A del Código PBIP; y

.2 estar sometidos a las medidas de control y cumplimiento de conformidad con las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS; debe interpretarse que la expresión "buque" que figura en dicha regla incluye también los buques para fines especiales.

5.105 En consecuencia, el Comité adoptó el Plan provisional para que los buques para fines especiales cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima y aprobó la correspondiente circular MSC.1/Circ.1189.

5.106 El Comité acordó examinar, cuando sea oportuno una vez ultimada la revisión del Código de Buques Especiales, la adopción de enmiendas adecuadas al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y al Código PBIP, a fin de incluir disposiciones explícitas relativas a la aplicación de este último a los buques para fines especiales y a las instalaciones portuarias que les prestan servicio.

5.107 La delegación de las Bahamas, tras observar que, por segunda vez, el Grupo había señalado, al examinar las posibles repercusiones de sus recomendaciones sobre las disposiciones del capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS, que el capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS estaban fuera de su ámbito de competencias, recordó que la seguridad debe primar sobre la protección, y expresó su preocupación por el hecho de que el Comité no hubiera tenido ante sí documentos concretos sobre esta cuestión. El Comité invitó a la delegación de las Bahamas a presentar propuestas al respecto en el MSC 82.

Alertas de protección del buque

5.108 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1190 - Orientaciones sobre la provisión de información para identificar a los buques cuando transmitan alertas de protección.

Obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento

5.109 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1191 -Recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento.

Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias

5.110 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1192 - Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias, poniendo fin así al carácter provisional y sustituyendo la circular MSC/Circ.1131 sobre Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias.

Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de las Administraciones y para la protección de los buques

5.111 Tras ponerse de acuerdo en que la herramienta que constituye la autoevaluación voluntaria para la protección del buque no es un documento que se puede pedir o exigir que se presente durante la realización del control en cumplimiento de las disposiciones de la regla I/19 del Convenio SOLAS o de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, y tras tomar nota de que determinados aspectos de las orientaciones se habían armonizado con las disposiciones correspondientes de la circular MSC.1/Circ.1192, relativa a las Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1193, Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de las Administraciones y para la protección del buque.

Implantación, cumplimiento y ejecución efectivos de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP

5.112 Tras acordar que es preciso conseguir una implantación, cumplimiento y ejecución efectivos y rigurosos de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP por todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y todas las partes interesadas, así como brindar orientaciones sobre los elementos básicos de los programas de supervisión nacionales respecto de la aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1194 – Implantación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. El Comité estuvo de acuerdo, además, en que las cuestiones planteadas en el documento MSC 81/5/13 (Brasil) sobre la entrada ilegal en los puertos del Brasil, ya estaban contempladas , en gran medida, en esta circular MSC.

Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

5.113 El Comité estuvo de acuerdo en que la propuesta de regla del Convenio SOLAS sobre LRIT establecía un acuerdo multilateral para compartir la información LRIT entre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS. Un acuerdo de ese tipo debía satisfacer las necesidades relativas a la protección marítima así como otros intereses de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS. Se conservaba el derecho de los Estados de abanderamiento de proteger la información sobre los buques con derecho a enarbolar su pabellón cuando lo consideren adecuado, al mismo tiempo que se permitía a los Estados ribereños el acceso a la información acerca de los buques que naveguen frente a sus costas. La propuesta de regla del Convenio SOLAS sobre la LRIT no creaba o establecía ningún derecho nuevo de los Estados en relación con los buques que no fueran los que ya existían en el ámbito del derecho internacional, especialmente de CONVEMAR, ni modificaba o afectaba los derechos, jurisdicción, obligaciones y deberes de los Estados respecto del derecho del mar.

5.114 El Comité tomó nota de que el Grupo había demostrado un ejemplar espíritu de comprensión, cooperación y colaboración, además del deseo de alcanzar un consenso para así fomentar la finalidad, objetivos y misión de la Organización, por lo que el Presidente había estado en condiciones de proponer un texto alternativo para el proyecto de regla del Convenio SOLAS sobre LRIT (el texto alternativo), que había sido aprobado unánimemente por el Grupo. El Comité tomó nota de que las delegaciones de Brasil, Estados Unidos y Noruega le habían informado de que, a la luz de esta última novedad, estaban dispuestas a retirar oficialmente ante el Pleno sus propias propuestas para dar paso al texto alternativo.

5.115 El Comité convino en que el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre la LRIT, el proyecto de Normas de funcionamiento, el proyecto de resolución MSC relativa a las medidas para establecer con prontitud el sistema LRIT y el establecimiento de un Grupo de trabajo especial sobre aspectos técnicos de la LRIT, constituían un conjunto indivisible y que por lo tanto deberían adoptarse como tal.

5.116 Como se indica en los párrafos 3.39 a 3.41, el Comité aprobó las enmiendas al Convenio SOLAS sobre la LRIT, que figuran en el anexo 2; las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que figuran en el anexo 13; y la resolución MSC 211(81) sobre Medidas para establecer con prontitud el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, según figura en el anexo 14.

5.117 El Comité aprobó el establecimiento de un Grupo especial de trabajo sobre aspectos técnicos de la LRIT, con el mandato que figura en el anexo 4 del documento MSC 81/WP.5/Add.1. El Comité acordó que si el sistema LRIT debe empezar a funcionar el 31 de diciembre de 2008, sería necesario que el Grupo especial de trabajo ultimara su labor a tiempo y la presentara para su examen por el MSC 82, con miras a su aprobación. Por ello, y habida cuenta del volumen de trabajo previsto, el Comité acordó que sería necesario que el Grupo especial de trabajo se reuniera al menos tres veces (en junio, julio y septiembre de 2006) e intentara, en el periodo entre las reuniones, avanzar en su labor por correspondencia. Por consiguiente, a pesar de lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo, y con carácter excepcional, el Comité acordó autorizar al Grupo especial de trabajo a presentar su informe final a la Secretaría un mínimo de siete semanas antes del MSC 82, y a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar sus observaciones al respecto hasta cuatro semanas antes de la inauguración de dicho periodo de sesiones.

5.118 El Comité, teniendo presente que en estos momentos la finalidad de las enmiendas propuestas al SOLAS en relación con la LRIT es contribuir a incrementar la protección y mejorar los servicios de búsqueda y salvamento, acordó que la nueva regla del Convenio SOLAS sobre la LRIT debía entrar en vigor el 1 de enero de 2008. El Comité reconoció que para que el sistema LRIT sea plenamente funcional, sería necesario crear un Centro internacional de datos LRIT y un Intercambio internacional de datos LRIT, y llevar a cabo las pruebas pertinentes para confirmar el funcionamiento del sistema según la configuración prevista de la LRIT. El Comité observó asimismo que algunas cuestiones clave para establecer el sistema LRIT exigen decisiones por su parte. Por ello, el Comité acordó que las disposiciones de la regla sobre LRIT del Convenio SOLAS surtirán efecto, con respecto a la transmisión de información LRIT por los buques, a partir del 31 de diciembre de 2008.

5.119 El Grupo tomó nota de que el Grupo, llegara a un acuerdo con respecto al texto de la nueva regla del Convenio SOLAS sobre LRIT, había recordado las deliberaciones del MSC/ISWG/LRIT en relación con los artículos 33 (Detención de telecomunicaciones)

y 34 (Suspensión del servicio) de la Constitución de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y había acordado que la regla del SOLAS sobre el LRIT no restringe expresamente el derecho de un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS, en tanto que Estado de abanderamiento o rector del puerto (véanse los párrafos 8.2 y 8.3 de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS) a recibir información LRIT de un buque cuando el buque se encuentre en el "mar territorial" de otro Gobierno Contratante del SOLAS (excepto en los casos contemplados en el párrafo 8.4 de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS).

No debe interpretarse en ningún caso que estas disposiciones afecten a/o limiten los derechos que cualquier Estado disfruta en su mar territorial en virtud de la Constitución de la UIT y del Reglamento internacional de Radiocomunicaciones, o de otras disposiciones del derecho internacional. De hecho, hay que considerar que el párrafo 1 de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS (anteriormente el párrafo 3), en el que se sitúa esta regla con respecto a otras disposiciones del derecho internacional, establece el marco jurídico necesario para que un Estado actúe según estime que exigen las circunstancias reinantes. El Comité respaldó la opinión del Grupo de que si un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS invoca su derecho, en virtud de lo dispuesto en los artículos 33 y/o 34 de la Constitución de la UIT a continuar las radiocomunicaciones, especialmente para fines de socorro, urgencia y seguridad, cabe esperar y prescribir que los centros de datos LRIT no faciliten información LRIT a quienes normalmente tengan derecho a obtenerla si el Gobierno Contratante del Convenio SOLAS los ha informado de que desea invocar estas disposiciones.

5.120 La delegación de la China observó, y el Comité respaldó su opinión, de que, aunque la nueva regla V/19-1 del Convenio SOLAS (Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques) indica que los sistemas y equipos utilizados para cumplir las transmisiones de información LRIT podrán apagarse a bordo o dejar de distribuir información LRIT en determinadas condiciones (véase el párrafo 2, junto con la regla V/34.3 y/o XI-2/8.1 del Convenio SOLAS) y por ello establece también el derecho del capitán a apagar los sistemas y equipos utilizados o a tomar las medidas necesarias para detener la distribución de la información LRIT.

5.121 El Comité observó que la expresión que se había utilizado hasta ahora "supervisión del sistema LRIT" se había sustituido por "examen y verificación del funcionamiento de ciertos aspectos del sistema LRIT" y, consciente de la importancia de contar desde el principio con las herramientas necesarias para el control del rendimiento y la inspección del sistema LRIT, invitó a la IMSO, en tanto que posible candidato, a que le haga saber antes del MSC 82 si estaría dispuesta y en condiciones, a llevar a cabo, en nombre de la Organización, el examen y verificación del funcionamiento de ciertos aspectos del sistema LRIT teniendo en cuenta la fecha de entrada en vigor prevista de esta regla del Convenio SOLAS.

5.122 El observador de la IMSO expresó su opinión sobre ciertos aspectos de las normas de funcionamiento, según se indica en el anexo 44.

6 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

6.1 El Comité recordó que el MSC 80 había sancionado, en principio, los principios básicos de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos (GBS) y los objetivos del nivel I para las normas de construcción de buques nuevos y que había aprobado el plan de trabajo para la labor futura sobre las normas basadas en objetivos. Además, el MSC 80 había tomado

nota de las prescripciones funcionales del nivel II elaboradas por su Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, a fin de examinarlas de nuevo en el periodo de sesiones actual.

6.2 El Comité recordó también que, en relación con el nivel III (Verificación del cumplimiento), el MSC 80 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia, al que había encargado que elaborara un proyecto de criterios del nivel III para la verificación del cumplimiento. Por lo que respecta a la aplicación del enfoque del nivel de seguridad, el MSC 80 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran más documentos en el periodo de sesiones actual, en particular documentos sobre la determinación de los niveles de seguridad actual establecidos en los instrumentos de la OMI.

6.3 El Comité observó que los documentos presentados en el periodo de sesiones se clasificaban, en general, en uno de los dos grupos siguientes: observaciones sobre la elaboración del nivel III, tal como se presenta en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, y observaciones sobre la cuestión del enfoque prescriptivo/de parámetros de proyecto frente al enfoque del nivel de seguridad. El Comité convino en que, como se había decidido en el MSC 80, en el periodo de sesiones actual debería tener lugar un debate fundamental sobre la aplicación del enfoque prescriptivo frente al enfoque del nivel de seguridad, con objeto de adoptar una decisión sobre la línea que conviene seguir con respecto a la elaboración de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos y, en consecuencia, inició su examen con la presentación de todos los documentos relativos a la cuestión del enfoque prescriptivo/de parámetros de proyecto frente al enfoque del nivel de seguridad, tras lo cual se llevó a cabo un debate sobre el particular.

Estrategia general para establecer normas de seguridad para los buques

6.4 El Comité tuvo ante sí para su examen los documentos pertinentes presentados por Alemania y Dinamarca (MSC 81/6/8), Alemania, Dinamarca, Noruega y Suecia (MSC 81/6/2), Alemania (MSC 81/6/13, MSC 81/6/14 y MSC 81/6/18), Grecia (MSC 81/6/15 y MSC 81/6/16), el Japón (MSC 81/6/3, MSC 81/6/4, MSC 81/6/10 y MSC 81/INF.7), el Reino Unido (MSC 81/6/7) y la IACS (MSC 81/6/6 y el MSC 81/INF.6).

6.5 El Comité tomó nota con agrado (MSC 81/INF.4) de que el 9 de mayo de 2006 había tenido lugar en la sede de la OMI un cursillo para fomentar el conocimiento del "enfoque del nivel de seguridad", organizado conjuntamente por Alemania, Dinamarca, el Japón, Noruega, el Reino Unido y Suecia, y al que asistieron numerosos participantes, y dio las gracias a los países organizadores por llevar adelante una iniciativa tan útil.

6.6 Una vez introducidos los documentos mencionados en el párrafo 6.4, el Presidente, tras señalar que todos los documentos presentados ofrecían un buen punto de partida para los debates y contenían observaciones factibles sobre la línea que convendría seguir, informó al Comité de que, en su opinión, se disponía de las cuatro opciones siguientes con respecto a la manera de llevar a cabo la labor sobre las normas basadas en objetivos:

.1 continuar solamente con el enfoque del nivel de seguridad e interrumpir toda labor basada en el enfoque prescriptivo;

.2 continuar solamente con el enfoque prescriptivo y abandonar el enfoque del nivel de seguridad;

.3 continuar trabajando en paralelo tanto sobre el enfoque prescriptivo relativo a las normas basadas en objetivos para los graneleros y los petroleros como sobre el enfoque del nivel de seguridad; y

.4 postergar la labor en curso por completo hasta que se hayan elaborado las directrices pertinentes relativas a la metodología de las normas basadas en objetivos,

e invitó a que se presentaran observaciones sobre las opciones a fin de que el Comité pudiera adoptar una decisión sobre la opción que convendría seguir para avanzar en la labor sobre las normas basadas en objetivos.

6.7 En los debates que tuvieron lugar a continuación se manifestaron varias opiniones al respecto, entre las que cabe mencionar las siguientes:

.1 el objetivo de la labor actual era la elaboración de las disposiciones de las normas basadas en objetivos para la construcción del casco, que en estos momentos se regula mediante las reglas de las sociedades de clasificación, y, en consecuencia, tal labor debería finalizarse con carácter prioritario;

.2 probablemente se tardaría varios años en finalizar el enfoque del nivel de seguridad, a pesar de ser un método muy válido, y, por lo tanto, debería elaborarse por separado;

.3 el enfoque del nivel de seguridad debería aplicarse a todo el buque y no solamente a la construcción del casco;

4 los dos enfoques no competían entre sí, si no que eran complementarios y ambos deberían considerarse métodos viables; y

5 la elaboración de normas funcionales prescriptivas sería un paso hacia atrás en comparación con la elaboración de reglas de las sociedades de clasificación basadas en el análisis de la fiabilidad estructural (SRA).

6.8 Finalmente, el Comité decidió dedicarse al enfoque prescriptivo y al enfoque del nivel de seguridad en paralelo, es decir, continuar con la elaboración de las normas basadas en objetivos para los graneleros y petroleros, a partir de la labor efectuada hasta la fecha sobre el particular, con objeto de finalizar la cuestión en el MSC 83, y, asimismo, dedicarse a las normas basadas en objetivos partiendo del enfoque del nivel de seguridad.

Normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros

6.9 El Comité tuvo ante sí para su examen la parte 2 del informe del Grupo de trabajo del MSC 80 sobre las normas basadas en objetivos (MSC 81/6) y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/6/1), en los que se examinan el proyecto de criterios del nivel III para la verificación del cumplimiento y se proponen un marco y un proceso para tal verificación, así como las observaciones pertinentes presentadas por Grecia (MSC 81/6/17), la República Islámica del Irán (MSC 81/6/9), el Japón (MSC 81/6/4 y MSC 81/6/5) y la República de Corea (MSC 81/6/11 y MSC 81/6/12).

6.10 Tras deliberar brevemente sobre los documentos anteriores, el Comité convino en remitir los documentos al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos para que éste efectuara un examen pormenorizado.

Enfoque del nivel de seguridad

6.11 El Comité examinó la conveniencia de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para que empezara a preparar el marco pertinente del enfoque del nivel de seguridad a fin de examinarlo en el próximo periodo de sesiones y encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que examinara de nuevo la cuestión, teniendo en cuenta los documentos pertinentes mencionados en el párrafo 6.4, y elaborara un plan de trabajo relativo al enfoque del nivel de seguridad y un mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el nivel de seguridad, según procediera; asimismo le encargó que intercambiara opiniones con respecto a la elaboración de directrices relativas a la metodología de las normas basadas en objetivos.

Constitución del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos

6.12 Tal como se había acordado en el MSC 80, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, al que encargó que tuviera a bien:

.1 teniendo en cuenta los documentos MSC 81/6, MSC 81/6/1, MSC 81/6/4, MSC 81/6/5, MSC 81/6/9, MSC 81/6/11, MSC 81/6/12 y MSC 81/6/17, así como las decisiones, observaciones y propuestas pertinentes del Pleno, seguir elaborando las normas basadas en objetivos para los graneleros y petroleros, y, en particular:

.1.1 finalizar los objetivos del nivel I y las prescripciones funcionales del nivel II para someterlos a la aprobación del Comité;

.1.2 seguir elaborando el nivel III; y

.1.3 preparar un esquema del Expediente de construcción del buque (SCF);

.2 facilitar recomendaciones sobre la manera de incorporar las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros en el instrumento (o instrumentos) pertinentes de la OMI, a fin de que pasen a ser obligatorias, y preparar las opciones pertinentes para que el Comité las examine;

.3 examinar la posibilidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia a fin de que continúe la labor durante el lapso interperiodos y preparar un mandato para el Grupo, a fin de que el Comité lo examine;

.4 teniendo en cuenta los documentos MSC 81/6/2 a MSC 81/6/4, MSC 81/6/6 a MSC 81/6/10, MSC 81/6/13 a MSC 81/6/16, MSC 81/6/18, MSC 81/INF.6 y MSC 81/INF.7, así como las observaciones y propuestas pertinentes formuladas en el Pleno, preparar un plan de trabajo relativo al enfoque del nivel de seguridad y un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia, a fin de que el Comité los examine; y

.5 intercambiar opiniones con respecto a la elaboración de directrices relativas a la metodología de las normas basadas en objetivos, teniendo en cuenta el documento MSC 81/6/10, y asesorar al Comité, según proceda.

Informe del Grupo de trabajo

6.13 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 81/WP.7), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Normas basadas en objetivos para los graneleros y petroleros

Objetivos (nivel I)

6.14 El Comité aprobó los objetivos del nivel I, que figuran en el anexo 1 del documento MSC 81/WP.7, teniendo presente que quizá sea necesario adaptarlos tras la conclusión del nivel III (Verificación del cumplimiento).

Prescripciones funcionales (nivel II)

6.15 El Comité aprobó las prescripciones funcionales del nivel II, que figuran en el anexo 2 del documento MSC 81/WP.7, incluida una prescripción nueva relativa al reciclaje, teniendo presente que quizás sea necesario adaptarlas tras la conclusión del nivel III (Verificación del cumplimiento).

6.16 Las delegaciones de Alemania, Dinamarca, Noruega y Suecia se reservaron su postura respecto de la prescripción funcional II.1 (Vida de proyecto), puesto que consideran que la vida de proyecto constituye una cuestión comercial. Estos países estiman que, por razones de transparencia, la vida de proyecto debería indicarse claramente en otro lugar, por ejemplo, en las reglas de las sociedades de clasificación o el contrato de construcción, en lugar de en uno de los niveles superiores como prescripción funcional.

Verificación del cumplimiento (nivel III)

Alcance de los niveles IV y III

6.17 El Comité reconoció que el nivel IV puede consistir en reglas de las sociedades de clasificación, prescripciones de la OMI y normas de la Administración, y observó que este hecho plantea algunas cuestiones con respecto al nivel III. La primera cuestión fue si el nivel III debía abordar o no la verificación de las reglas de las sociedades de clasificación, las prescripciones de la OMI y las prescripciones de la Administración. El Comité tomó nota de que el Grupo había concluido que, por el momento, la OMI sólo debía elaborar el nivel III para la verificación de las reglas de las sociedades de clasificación. El Comité tomó nota de que el Grupo había recordado, al llegar a esta conclusión, que uno de los objetivos originales de la elaboración de las normas basadas en objetivos para la construcción de buques nuevos era proporcionar a las Administraciones una visión general de las reglas aplicadas por las sociedades de clasificación con respecto al proyecto y construcción de buques nuevos.

6.18 La IACS observó que no todas las prescripciones funcionales del nivel II eran contempladas actualmente por las reglas de todas las sociedades de clasificación. Dado que, como se observa anteriormente, sólo las reglas de las sociedades de clasificación se verificarán en el nivel III, la OMI no podrá verificar que el nivel IV contempla todas las prescripciones

funcionales del nivel II. Algunas delegaciones comentaron que debería exigirse que las reglas de las sociedades de clasificación abordaran todas las prescripciones del nivel II, no obstante, se acordó que esto no era práctico. El Comité también examinó si era necesario que la OMI especificara qué prescripciones del nivel II debían contemplar las reglas de las sociedades de clasificación, en relación con lo cual observó que podía haber diferencias entre las sociedades de clasificación. Se acordó que esto no era necesario, y que en cambio las sociedades de clasificación deberán identificar las prescripciones funcionales del nivel II que contemplan en sus reglas y que por tanto pueden verificarse. El Comité tomó nota de que esto ayudará a la OMI a identificar las lagunas en las prescripciones detalladas del nivel IV y a decidir cómo subsanarlas.

Reconocimiento y organización reconocida

6.19 El Comité tomó nota de que el Grupo había considerado la interrelación entre la verificación de las reglas de una sociedad de clasificación que cumpla con las normas basadas en objetivos y el reconocimiento de esa sociedad de clasificación a efectos de la regla II-1/3-1 del Convenio SOLAS, después de examinar la propuesta formulada por el Japón (MSC 81/6/4) sobre la posible enmienda de las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), a fin de exigir la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos por las reglas de una sociedad de clasificación como factor determinante para obtener el carácter de organización reconocida (OR), y de que el Grupo había concluido que, cuando una sociedad de clasificación actúe como organización reconocida para la construcción de buques nuevos, debe haberse verificado que sus reglas cumplen con las normas basadas en objetivos. No obstante, el Grupo también había observado que la aceptación como OR era más amplia que la construcción de buques y, por tanto, no estuvo de acuerdo con que fuera necesario enmendar las citadas Directrices.

6.20 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la cuestión de la autoridad de verificación por la OMI de que las reglas de una sociedad de clasificación cumplan las normas basadas en objetivos, es decir, si debía tener carácter obligatorio o de recomendación, y acordó que el objetivo principal de la verificación era determinar si las reglas de la sociedad de clasificación cumplían o no las normas basadas en objetivos, y que era el objetivo y significado claros de la decisión de la OMI. No obstante, el Grupo también acordó que la decisión de la OMI relativa a los resultados de la verificación no se adelanta a la decisión o las medidas de una Administración con respecto a la condición de la sociedad de clasificación como OR para esa Administración, aunque convino en que no debería autorizarse a una sociedad de clasificación como OR a efectos de las normas relativas a la estructura de los buques a menos que sus reglas cumplieran con las normas basadas en objetivos.

6.21 El Comité tomó nota de que el Grupo había concluido que lo que se pretendía con que las normas basadas en objetivos recogieran prescripciones relativas a la calidad de la construcción era garantizar que la construcción de buques se ajustase a determinadas normas de calidad, y acordó que los astilleros eran responsables de aplicar normas relativas a la calidad de la construcción, pero que éstas debían verificarse. La mayoría de las delegaciones esperaba que esta verificación fuera llevada a cabo por las sociedades de clasificación y que sus reglas recogieran las disposiciones necesarias. También se acordó que dicha verificación sólo abarcaba las prescripciones relativas a la calidad de la construcción comprendidas en el nivel II, y no todas las normas relativas a la calidad de la construcción en los astilleros, las cuales podían ser más rigurosas que las prescripciones del nivel II.

Responsabilidad

6.22 En relación con la cuestión de la responsabilidad de la OMI respecto de las decisiones del Grupo de expertos en el ámbito de la verificación (véase también el párrafo 6.24), el Comité observó que, si una función se ajusta a los objetivos de la Organización y su Convenio, la Organización tiene inmunidad procesal. Si una función de la Organización, como la labor de un Grupo de expertos bajo los auspicios del Comité, está contemplada en un instrumento obligatorio, por ejemplo, el Convenio SOLAS, no se plantearían cuestiones de responsabilidad.

Proceso del nivel III

6.23 El Comité tomó nota de que el Grupo había debatido sobre el marco de verificación relativo a las sociedades de clasificación elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/6/1, anexo 3), analizando sus tres secciones, es decir, las normas de verificación, la verificación inicial y el mantenimiento de la verificación, y alcanzó el acuerdo que se resume en los párrafos siguientes y se recoge en el anexo 3 del documento MSC 81/WP.7.

Normas de verificación – Autoridad encargada de la verificación y criterios del Grupo de expertos

6.24 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que la autoridad encargada de la verificación debía ser un Grupo de expertos que actúe bajo los auspicios del Comité. También se observó que el Grupo de expertos debería estar integrado por expertos independientes nombrados por las Administraciones en función de sus conocimientos y experiencia práctica pertinentes al tema que se considere. Además, el Grupo de expertos no debería tener ningún conflicto de interés. El Secretario General seleccionará y nombrará a los expertos partiendo de una lista, a fin de examinar la información y documentación facilitadas por una sociedad de clasificación y preparar recomendaciones para el Comité. La constitución del Grupo de expertos podía realizarse tomando como modelo a grupos similares ya existentes, o que se prevé constituir en la OMI, por ejemplo, el Panel de expertos en el Convenio de Formación o el Grupo de expertos en EFS.

6.25 A los expertos seleccionados debería proporcionárseles la información y documentación facilitadas por la sociedad de clasificación que solicita la verificación con la antelación debida, de modo que tengan el tiempo suficiente para preparar las reuniones del grupo.

6.26 Debería permitirse a los observadores asistir a las reuniones del Grupo de expertos, no obstante, no deberían participar en las deliberaciones, y deberían elaborarse los criterios pertinentes sobre la admisión de los observadores de manera que no fuesen demasiado restrictivos.

6.27 Podría solicitarse el asesoramiento de los expertos, incluidos los de sociedades de clasificación, no obstante, no participarían en la toma de decisiones. No se considera apropiado que los miembros del Grupo de expertos pertenezcan a sociedades de clasificación que compitan entre sí. Asimismo, los autores de las reglas presentadas deberán estar dispuestos a responder a las preguntas del Grupo de expertos.

Normas de verificación - criterios de verificación del nivel III

6.28 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que los criterios de verificación del nivel III deberían contener la información necesaria para orientar al Grupo de expertos en la verificación de las reglas de la sociedad de clasificación. En general, los criterios de verificación del nivel III incluirán los criterios de aceptación adecuados para el proceso de verificación y la información y documentación que debe proporcionar la sociedad de clasificación. El Comité tomó nota de que el Grupo también había acordado que, debido al carácter detallado de la información y a la necesidad de poder modificar los criterios de verificación cuando sea oportuno, deberían elaborarse como directrices recomendadas, en lugar de como prescripciones obligatorias. La conclusión de dichos criterios quizás requiera el reajuste de los objetivos del nivel I y de las prescripciones funcionales del nivel II.

6.29 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la aportación del Grupo de trabajo por correspondencia relativa a las prescripciones relativas a la información y documentación, que figura en el anexo 5 del documento MSC 81/6/1, y había observado que era una compilación de observaciones recibidas en respuesta a la propuesta original de los coordinadores. Tras señalar que era necesario seguir trabajando a este respecto, el Grupo acordó que la propuesta del coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia debía constituir la base para la labor futura y, además, también debían considerarse todas las observaciones y aportaciones anteriormente recibidas.

Verificación inicial

6.30 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que las solicitudes de verificación pueden presentarse por una sola sociedad de clasificación o por un grupo de sociedades de clasificación en los casos en que sean las autoras del mismo conjunto de reglas y también que debía introducirse un proceso de apelación que permita que las sociedades de clasificación recurran las conclusiones del Grupo de expertos.

Mantenimiento de la verificación

6.31 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la cuestión de que una sociedad de clasificación mantenga la verificación de sus reglas cuando efectúe cambios en las mismas, cuyo cumplimiento con las normas basadas en objetivos se hubiera verificado previamente. Se acordó que la sociedad de clasificación debería presentar documentación sobre los cambios al Grupo de expertos, el cual determinaría, a continuación, si los cambios eran o no de la magnitud suficiente para requerir la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos. Si el Grupo de expertos determina que la verificación es necesaria, la sociedad de clasificación debería proporcionar la información pertinente sobre los cambios de las reglas al Grupo de expertos, de modo que éste pudiera concluir el proceso de verificación.

6.32 Además, el Comité observó que podía haber casos en que una sociedad de clasificación deseara introducir rápidamente modificaciones en sus reglas a fin de abordar una cuestión urgente, lo cual podía dificultarse si tenía que esperar a que el proceso de verificación concluyera. La verificación de esos cambios no debería impedir a la sociedad de clasificación su implantación, si bien la sociedad de clasificación, aún así, tendría que facilitar la pertinente información y pasar por el proceso descrito en el párrafo 6.30.

Expediente de construcción del buque

6.33 Por lo que respecta a la elaboración de un expediente de construcción del buque (MSC 81/6/5), se acordó, en términos generales, que dicho expediente sería práctico, y se apoyaba el concepto propuesto, pero las opiniones diferían con respecto a quién debería preparar el expediente y en que etapa debía utilizarse como referencia. Se acordó que la referencia específica en el nivel II no era necesaria, dado que la prescripción funcional II.9 (Transparencia de proyecto) ya incluye la prescripción general de que esta información esté disponible, si bien los datos del expediente de construcción del buque deberían incorporarse en las directrices de verificación del nivel III.

6.34 La delegación de Alemania, si bien apoyaba el concepto de un Expediente de construcción del buque, consideraba que era una prescripción específica del buque (nivel IV) que, por consiguiente, sería recomendable incluirla como prescripción general en el Convenio SOLAS.

Incorporación de las normas basadas en objetivos en los instrumentos de la OMI

6.35 El Comité apoyó la opinión del Grupo de que el nivel I debía prepararse como enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, mientras que los niveles II y III podían incluirse en un código separado o una resolución cuya obligatoriedad se estableciera en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS que se elaboren. Deberá incluirse una nota a pie de página relacionada con los detalles del proceso del nivel III y las directrices de verificación de este nivel en la cual se indique que la Organización las elaborará, de modo que puedan ser fácilmente enmendadas en caso de ser necesario.

Finalización de las normas basadas en objetivos aplicables a graneleros y petroleros

6.36 El Comité examinó el corpus de trabajo pendiente a fin de implantar las normas basadas en objetivos para la construcción de buques nuevos aplicables a graneleros y petroleros, tras observar que convendría llevar a cabo un proyecto piloto utilizando las reglas estructurales comunes de la IACS con objeto de sacar a la luz cuestiones que todavía no se han examinado ni resuelto previamente y determinar también los cambios necesarios, de haberlos. Se acordó también que dicho proyecto piloto se finalizara antes de enmendar el Convenio SOLAS. La IACS se ofreció a participar plenamente en el mismo. Basándose en lo anterior, el Comité decidió que las tareas que se indican a continuación tenían que concluirse en el orden siguiente:

.1 finalizar el Nivel III, incluidas las directrices para la verificación en el marco del Nivel III, el expediente de construcción del buque y los pormenores y criterios para el Grupo de expertos de la OMI;

.2 ajustar los Niveles I y II, de ser necesario;

.3 llevar a cabo un proyecto piloto utilizando las normas estructurales comunes, en colaboración con la IACS;

.4 ajustar los Niveles I, II y III, según sea necesario; y

.5 elaborar enmiendas al Convenio SOLAS.

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

6.37 El Comité decidió, con objeto de avanzar durante el lapso interperiodos en la labor sobre las normas basadas en objetivos para la construcción de buques nuevos aplicables a los graneleros y petroleros, constituir un grupo de trabajo por correspondencia que estaría coordinado por los Estados Unidos*, al que asignó el siguiente mandato:

.1 proseguir la elaboración del Nivel III (Verificación del cumplimiento), así como todo ajuste necesario a los Niveles I y II;

.2 seguir elaborando el expediente de construcción del buque y preparar disposiciones pertinentes para su inclusión en el Nivel III;

.3 elaborar directrices y pormenores para llevar a cabo el proyecto piloto utilizando las reglas estructurales comunes de la IACS; y

.4 presentar un informe al MSC 82.

Enfoque del nivel de seguridad

6.38 El Comité tomó nota de que el Grupo había mantenido un debate amplio y prolongado sobre el enfoque del nivel de seguridad con objeto de determinar lo que sería necesario hacer para elaborar normas basadas en objetivos mediante el enfoque del nivel de seguridad, sin perder de vista que tales puntos constituirían la base de un plan de trabajo a largo plazo. En todo momento se entendió que el Grupo estaba examinando normas basadas en objetivos para todos los tipos de buques y que, si bien quizá sea necesario examinar el nivel de seguridad del buque desde un punto de vista orgánico, la meta es elaborar normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de buques nuevos, según se señala en el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.971(24)). El Comité refrendó la siguiente lista de puntos que es necesario examinar para elaborar normas basadas en objetivos partiendo de un enfoque del nivel de seguridad:

.1 elaborar un modelo de riesgos, teniendo en cuenta, entre otras cosas, factores tales como hipótesis, modelos, diagramas de dispersión, variables aleatorias y sus distribuciones de probabilidad, situaciones de fallo y terminología;

.2 elaborar directrices relativas a las normas basadas en objetivos;

.3 determinar desde una perspectiva de gestión el nivel de seguridad actual de manera orgánica y determinar la relación entre las diferentes medidas de proyecto; por ejemplo, estructura, estabilidad, protección contra incendios, etc.;

---

* **Coordinador:** Jeffrey G. Lantz
Commandant (G-MSE-4), US Coast Guard
2100 2nd Street, S.W.
Washington, DC 20593-0001
Teléfono: (202) 372-1385
Facsímil: (202) 267-1069
Correo electrónico: jlantz@comdt.uscg.mil

.4 examinar y volver a tener en cuenta el sistema de cinco niveles y, de ser necesario, adaptarlo oportunamente, con objeto de elaborar una estructura adecuada para el enfoque del nivel de seguridad;

.5 examinar y, si procede, modificar el Nivel I y el Nivel II elaborados para los graneleros y petroleros a fin de utilizarlos en el enfoque del nivel de seguridad;

.6 examinar la relación entre el fallo general del buque y la contribución de cada uno de los tipos de fallo; y

.7 seguir elaborando el plan de trabajo a largo plazo y perfeccionarlo.

Directrices relativas a las normas basadas en objetivos

6.39 El Comité recordó que en la resolución A.971(24), Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007, se incluye la siguiente medida 10: "La OMI establecerá normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de los buques nuevos", que abarcaría todos los aspectos del proyecto y la construcción de todos los tipos de buques, incluidos el equipo y las cuestiones estructurales. Al respecto, la delegación del Japón se mostró partidaria de la elaboración de directrices relativas a las normas basadas en objetivos en el proceso normativo de la OMI (MSC 81/6/10, párrafo 12), que deberían ser generales y abarcar cuestiones como el alcance de las normas basadas en objetivos, definiciones, metodología y modelo de riesgos, y, tras observar el apoyo general que recibió la propuesta, manifestó su intención de presentar un proyecto de directrices en el MSC 82 e invitó a que cualesquiera otras delegaciones que quisieran participar en la labor presentaran sus contribuciones.*

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

6.40 El Comité decidió, con objeto de avanzar durante el lapso interperiodos en la labor sobre el enfoque del nivel de seguridad, constituir un grupo de trabajo por correspondencia que estaría coordinado conjuntamente por Alemania y Suecia**, al que asignó el siguiente mandato:

.1 compilar información sobre el nivel actual de seguridad de los buques;

.2 examinar los niveles I y II acordados para las normas basadas en objetivos aplicables a los graneleros y los petroleros y determinar los cambios necesarios para adaptarlos al enfoque del nivel de seguridad;

---

* **Punto de contacto** Sr. Koichi Yoshida
Director, International Cooperation Centre
National Maritime Research Institute
6-38-1 Shinkawa
Mitaka 181-0004
Japón
Teléfono: +81 422 41 3615
Facsímil: +81 422 41 3257
Correo electrónico: koichiy@nSri.go.jp

** Coordinadores:

Dipl.-Ing. Stephan P. Assheuer
Head of Dept. Flag State Affairs
Germanischer Lloyd
Vorsetzen 35
20459 Hamburgo (Alemania)
Teléfono: +49 40 36149-455
Correo electrónico: Stephan.assheuer@gl-group.com

Mikael Huss
Head of Ship Technical Division
Swedish Maritime Safety Inspectorate
Correo electrónico: mikael.huss@sjofartsverket.se
Teléfono: +46 11 19 12 18

.3 elaborar un plan de trabajo a largo plazo para la elaboración de las normas basadas en objetivos a partir del enfoque del nivel de seguridad; y

.4 presentar un informe al MSC 82.

7 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

INFORME DEL 48º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

7.1 Tras recordar que en su 80º periodo de sesiones había examinado cuestiones urgentes derivadas del 48º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE), el Comité aprobó, en general, el informe correspondiente a ese periodo de sesiones del Subcomité (DE 48/25) y adoptó las medidas que se indican a continuación con respecto a los puntos restantes (MSC 81/7).

Proyecto de enmiendas a las Directrices OSV

7.2 Tras observar que el DE 48 había sancionado los proyectos de enmiendas a las secciones 4 y 6 de las Directrices OSV a fin de remitirlos al Subcomité SLF a efectos de coordinación, el Comité recordó que el SLF 48, teniendo en cuenta la contribución del DE 48, había preparado el proyecto de Directrices OSV revisadas y las había remitido al DSC 11 para que las finalizara y las remitiera al Comité para su adopción.

Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre

7.3 Tras tomar nota de la opinión del DE 48 de que ya había otros subcomités encargados de los restantes aspectos del incumplimiento transitorio de las normas de seguridad al efectuar el cambio del agua de lastre y de que, por tanto, el Subcomité no tenía que seguir examinando el asunto, el Comité recordó que en su 80º periodo de sesiones, habida cuenta de la necesidad de reducir la carga de trabajo del DE 49, había transferido el punto titulado "Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre" al orden del día del BLG 10 (véase el párrafo 23.47).

Prescripciones obligatorias para los buques con motores de gas

7.4 El Comité tomó nota de los avances conseguidos en el DE 48 con respecto a la elaboración de prescripciones obligatorias para los buques con motores de gas y, en particular, de que el DE 48 había acordado profundizar en el examen del proyecto de disposiciones para los buques con motores de gas en el DE 49 y había invitado a los Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas sobre el particular en ese periodo de sesiones.

Dispositivos de salvamento

7.5 El Comité respaldó la recomendación del DE 48 a los Gobiernos Miembros de que pidieran a los organismos encargados de notificar los resultados de las pruebas de los dispositivos de salvamento que aprobaran solamente productos que se ajusten a los procedimientos y criterios de prueba pertinentes y, en particular, a la prescripción del Código IGS de que las señales

visuales de socorro estén concebidas de manera que no ocasionen molestias a la persona que sostenga el estuche ni pongan en peligro la embarcación de supervivencia con residuos ardientes o incandescentes.

7.6 Asimismo, el Comité respaldó la recomendación del DE 48 a los Gobiernos Miembros de que todas las partes interesadas deberían suministrar manuales de formación en dispositivos de salvamento que sean adecuados a sus buques, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/35 del Convenio SOLAS (Manual de formación y medios auxiliares para la formación a bordo).

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 49º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

7.7 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 49º periodo de sesiones del Subcomité (DE 49/20) que se le habían remitido (MSC 81/7/1 y Add.1) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones (resolución A.744(18))

7.8 El Comité observó que el DE 49 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia al que había encargado que preparara propuestas concretas, a fin de someterlas al examen del DE 50, de proyectos de enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)) basados en la pertinente interpretación unificada de la IACS, en particular por lo que se refiere a las prescripciones de procedimiento para la supervisión por los inspectores de las mediciones de espesores, los procedimientos para los reconocimientos del casco de los graneleros con doble forro en el costado y las prescripciones relativas a la disponibilidad y mantenimiento de planos del buque acabado que incorporen elementos tales como las instalaciones de máquinas, las instalaciones eléctricas, los sistemas de control, etc.

Seguridad de los buques de pasaje y cuestiones conexas

7.9 El Comité observó que las conclusiones del DE 49 con respecto a la seguridad de los buques de pasaje se habían examinado exhaustivamente dentro del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje).

7.10 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla III/21.1.4 del Convenio SOLAS para aclarar la prescripción existente sobre el tiempo para embarcar y poner a flote las embarcaciones de supervivencia, proyecto que se recoge en el anexo 15, a fin de que se adopte junto con la serie de proyectos de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS elaborada por el FP 50 (véase el párrafo 13.13), y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que el MSC 82 los examine y adopte.

Naves de gran velocidad y cuestiones conexas

7.11 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1195, Directrices para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad.

7.12 El Comité aprobó:

.1 el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, que figura en el anexo 16; y

.2 el proyecto de enmiendas al Código NGV 1994, que figura en el anexo 17,

y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que el MSC 82 los examine y adopte.

7.13 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código DSC, recogido en el anexo 18, y, dado que la mayoría de las enmiendas propuestas son consecuencia del proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, decidió adoptar, en su 82º periodo de sesiones, las enmiendas al Código DSC al mismo tiempo que las enmiendas a los Códigos NGV 1994 y 2000 mencionadas en el párrafo 7.12 *supra,* y pidió a la Secretaría que publicara el documento MSC pertinente, que recoja en su anexo el proyecto de enmiendas al Código DSC.

Sistemas de remolque de emergencia obligatorios para buques de peso muerto superior a 20 000 toneladas que no sean buques tanque

7.14 El Comité tomó nota de los resultados de la elaboración de disposiciones relativas a sistemas de remolque de emergencia obligatorios para buques de peso muerto superior a 20 000 toneladas que no sean buques tanque, resultados que se recogen en los párrafos 7.3 a 7.18 del documento DE 49/20 y, en particular, de que el DE 49 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia a fin de avanzar en la labor durante el lapso interperiodos, y de que la cuestión se examinaría de nuevo en el DE 50 a partir del informe del Grupo.

Prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales y de las escalas de práctico

7.15 El Comité tomó nota de los avances logrados en la cuestión de las prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales y de las escalas de práctico y, en particular, de que el DE 49 había invitado a las delegaciones de Australia y de la República de Corea a presentar conjuntamente ante el DE 50 una propuesta de prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales y de las escalas de práctico.

7.16 En el contexto de ese punto, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1196, Medios de embarco y desembarco de los buques, en la que se señala a la atención de los Gobiernos la necesidad de realizar un mantenimiento e inspección adecuados de las escalas reales y de las escalas de práctico, a la espera de ultimar las prescripciones mencionadas en el párrafo 7.15 *supra*.

Interpretaciones unificadas de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS

7.17 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1197, Enmiendas a las interpretaciones unificadas de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS aprobadas mediante la circular MSC/Circ.1176, que se basan en interpretaciones unificadas nuevas y revisadas de la IACS.

Enmiendas a las reglas XII/12.1.2 y XII/13.1 del Convenio SOLAS y al modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje

7.18 El Comité aprobó loa proyectos de enmiendas a las reglas XII/12.1.2 y XII/13.1 del Convenio SOLAS y al modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje, recogidos en el anexo 19, y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de someterlos al examen del MSC 82 para su adopción.

Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros

Generalidades

7.19 El Comité tomó nota de que el DE 49 había sancionado un proyecto de resolución MSC sobre la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros, que se recoge en el anexo del documento MSC 81/7 y en su adición, así como los proyectos de enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS conexos y un proyecto de circular MSC relativo a la Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS, que se recogen en los anexos 14 y 16, respectivamente, del documento DE 49/20. El Comité tomó nota también de que el DE 49 no había podido llegar a un acuerdo unánime sobre varias de las cuestiones y, en consecuencia, las había dejado entre corchetes a fin de que el Comité adoptara una decisión al respecto.

7.20 El Comité tuvo ante sí para su examen los documentos presentados por China ((MSC 81/7/11, MSC 81/7/12 y MSC 81/7/13), Dinamarca (MSC 81/7/4), Grecia (MSC 81/7/15), el Japón (MSC 81/7/5 y MSC 81/7/6), la República de Corea (MSC 81/7/8, MSC 81/7/9 y MSC 81/7/10), la ICS, BIMCO, OCIMF, INTERCARGO e INTERTANKO (MSC 81/7/2), el CEFIC (MSC 81/7/3), la CESA (MSC 81/7/7) y la IACS (MSC 81/7/14), en los que se recogen diversas observaciones y propuestas con respecto al proyecto de Normas de rendimiento y los proyectos de enmienda al Convenio SOLAS conexos.

Proyectos de enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS

7.21 El Comité examinó el anexo 14 del informe del DE 49 (DE 49/20), en el que se recogen los proyectos de enmiendas a la regla II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS elaborados por el DE 49, y sancionó, en principio, la propuesta del Japón (MSC 81/7/5) y China (MSC 81/7/11) para que la norma de rendimiento se aplique a los buques cuyo contrato de construcción se adjudique el 1 de julio de 2008 o posteriormente; o en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla se coloque el 1 de enero de 2009 o posteriormente, o cuya entrega tenga lugar el 1 de julio de 2012 o posteriormente.

7.22 Asimismo, el Comité sancionó lo siguiente:

.1 la expresión "revestimiento protector" deberá utilizarse en lugar de "protección contra la corrosión";

.2 la Norma de rendimiento deberá aplicarse a buques de arqueo bruto inferior a 500; y

.3 es necesario introducir enmiendas oportunas en los certificados de seguridad del Convenio SOLAS con objeto de incluir un apartado en relación con la fecha de contrato y otras disposiciones pertinentes.

7.23 Por lo que respecta a la propuesta de China (MSC 81/7/13) de incluir en el proyecto de enmiendas a la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS un párrafo adicional relativo al mantenimiento de los revestimientos, el Comité respaldó la propuesta de enmiendas en su forma modificada en el transcurso de las deliberaciones mantenidas en el Pleno y decidió también que el Subcomité DE elaborara directrices para el mantenimiento y la reparación de los revestimientos protectores (véase también el párrafo 23.48).

7.24 Por lo que respecta a la petición de la IACS (MSC 81/7/14) de que se aclare la aplicación de la Norma de rendimiento a los medios permanentes de acceso, el Comité encargó al DE 50 que examinara la cuestión dentro del punto del orden del día titulado "Normas de rendimiento de los revestimientos protectores" y que elaborara una interpretación de dicha Norma en este sentido.

Proyecto de resolución MSC sobre la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros

7.25 El Comité examinó el anexo 15 del informe del DE 49 (DE 49/20), en el que se recoge el proyecto de Norma de rendimiento, y observó que el texto también se había reproducido en los anexos de los documentos MSC 81/7/1 y Add.1, y encargó al Grupo de expertos que finalizara el proyecto de texto, analizando todos los corchetes y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas presentadas en este periodo de sesiones.

Proyecto de circular MSC sobre la Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS

7.26 El Comité examinó el proyecto de circular MSC sobre la Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 16 del informe correspondiente al DE 49 (DE 49/20), sancionó las modificaciones propuestas por el Grupo de expertos (MSC 81/WP.3) y aprobó la circular MSC.1/Circ.1198, Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS sobre la prevención de la corrosión de los espacios del doble forro en el costado y los tanques destinados a lastre de agua de mar de los graneleros y aplicación de la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques destinados a lastre de agua de mar de todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros.

Constitución de un grupo de expertos

7.27 El Comité constituyó un grupo de expertos al que encargó que, teniendo en cuenta las decisiones, propuestas y observaciones del Pleno, tuviera a bien:

.1 finalizar el proyecto de enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS en relación con la Norma obligatoria de rendimiento de los revestimientos protectores, para su aprobación por el Comité;

.2 finalizar el proyecto de resolución MSC sobre la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a laste de agua de mar de

todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros, para su aprobación por el Comité; y

.3 examinar las consecuencias de la introducción de la fecha de contrato en el proyecto de regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS con respecto a los certificados de seguridad, y preparar las recomendaciones oportunas para su examen por el Comité.

Informe del Grupo de expertos

7.28 Tras recibir el informe del Grupo de expertos (MSC 81/WP.13), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas concretas que se señalan en los párrafos siguientes.

Enmiendas a las reglas II-1/13-2 y XII/6.3 del Convenio SOLAS y al modelo de los certificados de seguridad

7.29 Tras examinar las conclusiones del Grupo sobre la cuestión, que se indican en los párrafos 5 y 6 del documento MSC 81/WP.13, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS, en relación con la Norma de rendimiento obligatoria de los revestimientos protectores, y al modelo de los certificados de seguridad del Convenio SOLAS para introducir la fecha de contrato en el texto de los certificados, proyectos recogidos en el anexo 20, y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que el MSC 82 los examine y adopte.

Norma de rendimiento de los revestimientos protectores

7.30 Después de examinar las conclusiones del Grupo sobre la cuestión, que se recogen en los párrafos 7 a 23 del documento MSC 81/WP.13, el Comité aprobó el proyecto de Norma de rendimiento de los revestimientos protectores para los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros, así como el proyecto de resolución MSC conexa, que figuran en el anexo 21, para su adopción en el MSC 82 y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas oportunas.

7.31 La delegación de las Islas Marshall declaró su deseo de que quede constancia para el futuro que cuando el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre entre en vigor, puede que sea necesario volver a examinar la Norma de rendimiento en relación con los sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen determinadas sustancias activas y que puede que el uso de dichos sistemas quede limitado por la capacidad de los revestimientos existentes de resistir determinadas sustancias activas.

7.32 La delegación de Grecia manifestó su inquietud ante la ausencia de un reparto claro de responsabilidades entre el propietario, el astillero y el fabricante del revestimiento con respecto al nombramiento de inspectores de los revestimientos, y opinó que las organizaciones reconocidas debían hacerse cargo de la cuestión. El Comité, tras tomar nota de la información presentada por el observador de la IACS de que no estaban dispuestos a inspeccionar los revestimientos, invitó a que se presentaran observaciones y propuestas al MSC 82 sobre posibles soluciones al problema.

7.33 El Comité refrendó una propuesta presentada por la delegación de China para que la Norma de rendimiento se mantuviera sometida a examen, teniendo en cuenta la experiencia acumulada, así como los avances técnicos en el sector de los revestimientos.

7.34 Siguiendo las indicaciones del Grupo, el Comité decidió que el Subcomité DE examinara la elaboración de prescripciones y normas para la protección contra la corrosión en los medios de acceso permanentes que no formen parte de los elementos de resistencia estructural, y adoptó una decisión al respecto en el ámbito del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo).

8 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

Informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité

8.1 El Comité, tras recordar que, en su 80º periodo de sesiones, había examinado las cuestiones urgentes derivadas del 13º periodo de sesiones del Subcomité, aprobó, en general, el informe correspondiente a ese periodo de sesiones del Subcomité (FSI 13/23 y Corr.1) y, después de tomar nota de las decisiones pertinentes del MEPC y de que ese Comité había aprobado el informe, tal como se señala en los documentos MSC 81/2/3 y Add.1, adoptó las medidas que se indican a continuación con respecto a todos los puntos restantes (MSC 81/8).

Datos relativos a siniestros

8.2 A petición del Subcomité, y a fin de ayudar a la Organización a obtener la información necesaria sobre siniestros, el Comité refrendó el recordatorio del Subcomité a los Estados Miembros sobre la presentación de información relativa a siniestros, a saber:

.1 asegurarse de que la información acerca de los informes sobre siniestros y sucesos marítimos se facilite a la Secretaría, de conformidad con las prescripciones de notificación y en el modelo revisado que se adjunta a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1;

.2 informar sobre si el factor humano fue una causa subyacente de un siniestro o de lesiones;

.3 facilitar a la Secretaría información sobre el número de buques pesqueros, pescadores, pérdidas totales y número de muertos, de modo que la información actualizada pueda incluirse en las circulares pertinentes;

.4 facilitar a la Secretaría información preliminar sobre siniestros facilitada por los RCC, de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.802-MEPC/Circ.332, de modo que la Organización pueda presentar a sus Estados Miembros información exacta y puntual sobre siniestros;

.5 indicar en los informes de investigación sobre siniestros si se han detectado certificados fraudulentos; y

.6 utilizar los mecanismos disponibles de notificación directa del módulo de siniestros del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS).

Índice general de los instrumentos de la OMI

8.3 Tras sancionar las instrucciones impartidas por el Subcomité a la Secretaría en relación con el índice general de los instrumentos de la OMI, el Comité recomendó que la Secretaría insertara en el sitio de la OMI en la Red por medios electrónicos la información contenida en los documentos del Consejo y de la Asamblea sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI. Ahora bien, en caso de que ni siquiera con dicha información se atendiera por completo la petición formulada por el FSI 13, el Comité encargó al Subcomité que facilitara a la Secretaría las orientaciones oportunas.

Procedimiento para el análisis de siniestros

8.4 Al confirmar la decisión tomada por el Subcomité de aprobar, basándose en el examen de los informes del Grupo de trabajo y del Grupo de trabajo por correspondencia del FSI sobre análisis de siniestros, el procedimiento para el análisis de siniestros enmendado, que podría utilizarse para evaluar problemas e identificar los cambios o modificaciones que es preciso introducir en el marco normativo existente a fin de someterlas al examen de los subcomités, el Comité tomó nota de que en el procedimiento para el análisis de siniestros enmendado:

.1 se determina si existen posibles problemas de seguridad, tales como tendencias, causas que se repiten o factores que contribuyen a los siniestros; y

.2 se evalúan los problemas de seguridad mediante la recopilación de información, la identificación de los riesgos, la asignación de un nivel de riesgo estimado y la preparación de un informe sobre un proyecto de recomendaciones de seguridad.

Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto

8.5 Tras observar que el Subcomité había acordado constituir un grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto en el FSI 14 a fin de examinar con más detenimiento el informe del tercer Cursillo de la OMI para secretarios de los memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y directores de centros de información, el de la segunda Conferencia ministerial conjunta de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio, la metodología para el análisis detallado de los informes anuales sobre las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, la cuestión de la Base de datos sobre la flota mundial, y la armonización y coordinación mundial de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité respaldó las opiniones, recomendaciones y decisiones conexas del Subcomité, incluido el examen de las novedades en el sistema de información Equasis.

8.6 Por lo que respecta a la elaboración de directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con los acuerdos de los Estados de abanderamiento sobre los reconocimientos y la certificación de los buques, el Comité ratificó la decisión del Subcomité de pedir que se presenten por escrito propuestas para avanzar en la cuestión y que se recopile la experiencia que se adquiera mediante el uso del módulo del GISIS sobre organizaciones reconocidas.

Publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques

8.7 Tras observar que, en el contexto de las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques, el FSI 13 había examinado una serie de cuestiones, como la identificación de publicaciones adicionales (es decir, la ISGOTT), la necesidad de disponer de ejemplares impresos de publicaciones para uso en caso de emergencia y la inquietud manifestada respecto de la fiabilidad del soporte lógico utilizado en el contexto de los medios electrónicos, el Comité, teniendo en cuenta la decisión del MEPC 53 en el mismo sentido, aprobó la circular MSC-MEPC.2/Circ.2, acerca de las prescripciones de la OMI sobre las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques.

Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))

8.8 Habida cuenta de que en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución A.948(23), Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, se pide al MSC y al MEPC que mantengan sometidas a examen las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos y las enmienden según sea necesario, el Comité, si bien respaldó la decisión del Subcomité por lo que respecta a la metodología normalizada que se ha de utilizar para la adopción de las enmiendas a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, y teniendo en cuenta la decisión del MEPC 53 en el mismo sentido, convino en que:

.1 las enmiendas relativas a los elementos de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos que sin duda corresponden al ámbito de competencia de un Comité, deberían adoptarse mediante una resolución del MSC o del MEPC, según el caso; y

.2 las enmiendas relativas a cuestiones que pertenecen al ámbito de competencia de ambos Comités a partes de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, tales como la parte "Generalidades", deberían adoptarse de conformidad con el procedimiento utilizado para la adopción de enmiendas a los instrumentos de carácter obligatorio, tanto en virtud del Convenio SOLAS como del Convenio MARPOL 73/78, como es el caso del código CIQ. En estas situaciones, las mismas enmiendas deberían adoptarse mediante dos resoluciones independientes, una del MSC y otra del MEPC.

Definición de granelero y aprobación del transporte de cargas secas a granel

8.9 El Comité examinó las opiniones, recomendaciones y decisiones del Subcomité en cuanto a la definición de granelero, partiendo del hecho de que el 1 de julio de 2006, con la entrada en vigor de los capítulos II-1, III y XII del Convenio SOLAS, habrá una definición de granelero en las reglas II-1/2 y XII/1.1 revisadas que difiere de la definición existente recogida en la regla IX/1.6, aplicable a los buques construidos antes del 1 de julio de 2006.

8.10 En ese contexto, el Comité tomó nota de que el FSI 13, si bien había reconocido que, mientras que en la regla II-1/2 revisada se hacía referencia a la regla XII/1.1, en la regla III/31 revisada se hacía referencia a la regla IX/1.6 del Convenio SOLAS por lo que respecta a la definición de granelero, en el caso de los buques construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente, con lo que se originaba una posible distinción entre dos tipos diferentes de granelero, había recomendado que la definición de granelero del capítulo IX y de la regla III/31 revisada se cotejara y armonizara con la definición que figura en la regla XII/1.1.

8.11 El Comité hizo suya la inquietud manifestada por el Subcomité en el sentido de que, si bien los graneleros se identifican mediante el Certificado de seguridad de construcción, el Certificado de seguridad del equipo y el Certificado de gestión de la seguridad, el estado jurídico de un buque que no cuenta con los certificados correspondientes a un granelero, pero que transporte cargas a granel, podría ocasionar problemas y ser cuestionado por los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto por incumplimiento del capítulo XII del Convenio SOLAS.

8.12 En ese contexto, el Comité tomó nota de que el FSI 13 había recomendado que se encargara a un organismo pertinente de la OMI, que no fuera el Subcomité, que examinara de nuevo la definición de "granelero", teniendo en cuenta, además, la cuestión de si un buque que no sea un granelero según sus certificados reglamentarios, pero que transporta una carga a granel, cumple lo dispuesto en el Convenio SOLAS si dicha carga está prevista en el manual de carga y estabilidad del buque, aprobado por la Administración.

8.13 El Comité examinó el documento conexo presentado por la IACS (MSC 81/8/3), en el que recomendaba que, dado que el 1 de julio de 2006 entrarían en vigor las enmiendas de 2004 al Convenio SOLAS, tendría que aclararse lo siguiente:

.1 la expresión "en general, se construye", ya que seguirá aplicándose a las reglas II-1/3-6 y III/31 y a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS;

.2 la expresión "destinado principalmente al transporte de carga seca a granel", ya que seguirá aplicándose al capítulo II-1 (con excepción de la regla II-1/3-6) y al capítulo XII del Convenio SOLAS, después del 1 de julio de 2006; y

.3 las prescripciones o normas que deben aplicarse para dar cumplimiento al capítulo XII revisado respecto de los graneleros no tradicionales.

8.14 Tras sancionar, en principio, la necesidad de elaborar una definición de trabajo adecuada de granelero y una interpretación común de la expresión, el Comité examinó varias opiniones manifestadas, en tanto que presentaban observaciones pormenorizadas sobre la información facilitada.

8.15 En ese contexto, se señalaron a la atención del Comité las ventajas e inconvenientes de las tres definiciones recogidas en el cuadro del párrafo 7 del documento MSC 81/8/3, y se hizo especial hincapié en las ventajas potenciales de apartarse de definiciones basadas en proyectos y perfiles. El Comité apoyó en principio este planteamiento.

8.16 El Comité convino en remitir las recomendaciones del Subcomité FSI con respecto a la definición de granelero y la aprobación del transporte de cargas secas a granel, así como el documento MSC 81/8/3, al DE 50 para que éste examine las cuestiones dentro de su punto del orden del día titulado "Otros asuntos" y presente un informe al MSC 83.

8.17 Por lo que respecta a la cuestión concreta de los problemas que podrían plantear los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre el presunto incumplimiento del capítulo XII del Convenio SOLAS por los buques hasta que se acepte una interpretación, el Comité reiteró que, entretanto, las Administraciones de abanderamiento eran las encargadas de interpretar debidamente y aplicar las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS, y aprobó la circular MSC.1/Circ.1199, Orientaciones provisionales sobre el

cumplimiento por los buques que transportan carga seca a granel de las prescripciones de los capítulos II-1, III, IX, XI-1 y XII del Convenio SOLAS.

Directrices relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto en cuanto a las horas de trabajo de la gente de mar

8.18 Tras observar que la Conferencia Internacional del Trabajo celebrada en 2006 había adoptado un nuevo Convenio refundido sobre el trabajo marítimo y una resolución en la que se hacía un llamamiento a la elaboración de orientaciones armonizadas en la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo y descanso, el Comité sancionó la decisión del Subcomité en lo que se refiere a la elaboración de directrices relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto en cuanto a las horas de trabajo de la gente de mar y, particularmente, en relación con la propuesta de elaboración de una circular MSC.

Grupo de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas

8.19 Tras recordar que, en su 80º periodo de sesiones, al examinar las cuestiones urgentes remitidas por el Subcomité al Comité, éste había recibido información de la Secretaría de que estaba previsto que las Secretarías de la OMI y la FAO se reunieran en julio de 2005 para preparar el segundo Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, el Comité tomó nota de que, partiendo de la primera reunión preparatoria de las Secretarías de la OMI y de la FAO y de los ulteriores contactos mantenidos entre los dos organismos, se habían presentado las siguientes propuestas:

.1 lugar: de acuerdo con las prácticas establecidas para las reuniones mixtas en las que participen varios organismos de las Naciones Unidas, la FAO, en calidad de organismo principal en lo que concierne al Grupo mixto de trabajo, volvería a acoger la reunión en su sede;

.2 fecha y duración de la reunión: provisionalmente tres días en 2007, habida cuenta del programa de reuniones de la FAO para dicho año;

.3 lista provisional de puntos objeto de examen:

.3.1 el registro mundial propuesto de buques pesqueros de la FAO (para la identificación de los buques pesqueros), incluidos posibles componentes como el número de identificación o la información sobre el propietario del buque;

.3.2 el establecimiento de un sistema internacional de ordenación pesquera;

.3.3 el examen de un mecanismo de evaluación para determinar el cumplimiento de las normas pertinentes de la FAO;

.3.4 las medidas de supervisión, control y vigilancia, incluida la supervisión de la gente de mar/pescadores en los buques;

.3.5 el marco jurídico:

.1 el Protocolo de Torremolinos de 1993;

.2 el Convenio de Formación para Pescadores 1995;

.3 el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, 2005;

.4 las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños, 2005;

.5 el proyecto de normas de seguridad para buques pesqueros pequeños (aplicables a buques pesqueros con cubierta, de eslora inferior a 12 m, y a buques pesqueros sin cubierta con independencia de su eslora); y

.6 las próximas medidas a adoptar;

.3.6 la labor de la OIT relativa al Convenio para el sector pesquero, 2005;

.3.7 basuras de los buques (Anexo V del MARPOL) - Artes de pesca perdidos y abandonados;

.3.8 los avances registrados en la implantación del modelo de Sistema de medidas relativas al Estado rector del puerto, elaborado por la FAO; y

.3.9 otros asuntos; y

.4 participantes: la selección de los participantes se basaría en la participación en el último Grupo mixto de trabajo, a reserva de que se confirme su disponibilidad. La OMI estuvo representada por participantes de Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Liberia, la República de Corea y Turquía. La FAO estuvo representada por participantes de Australia, Chile, Estados Unidos, Filipinas, Japón, Malta y Sudáfrica.

8.20 Tras observar también que, de conformidad con el calendario provisional, en mayo de 2006 tendría lugar una segunda reunión preparatoria de las Secretarías de la OMI y la FAO para examinar cuestiones de fondo relativas a la fecha, el orden del día y la composición de las delegaciones, el Comité encargó al Subcomité que examinara en su próximo periodo de sesiones los avances de las Secretarías de la FAO y la OMI en la preparación del segundo Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas y en particular la preparación de un documento conjunto FAO/OMI, que se presentará a los órganos rectores respectivos, y que presentara un informe en el MSC 82.

ESTUDIO SOBRE LOS CASOS DE EXPLOSIONES EN QUIMIQUEROS Y PETROLEROS PARA PRODUCTOS

8.21 El Comité examinó los documentos MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8 (ICS, IAPH, IACS, CEFIC, OCIMF, INTERTANKO e IPTA), en los que se recoge el informe del Grupo de trabajo intersectorial (IIWG), constituido para estudiar los casos notificados de explosiones en quimiqueros y petroleros para productos que no pudieron finalizarse a tiempo para que los examinaran previamente el FP 50, STW 37, DE 49 y BLG 10.

8.22 Al presentar este documento el representante del OCIMF, en nombre de las demás entidades que lo patrocinaban, observó que el Grupo intersectorial había llegado a la conclusión de que la causa principal de los sucesos en cuestión era la falta de observancia de los procedimientos, y de que por ello el Grupo intersectorial había constituido un grupo de tareas sobre el factor humano, que esté explorando maneras de abordar esta cuestión en el contexto de los buques tanque. Informó asimismo al Comité de que el Grupo intersectorial recomendaba, como medida adicional de seguridad, que el Comité estudie la posibilidad de enmendar el Convenio SOLAS a fin de prescribir la utilización de gasto inerte en quimiqueros nuevos y petroleros para productos nuevos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto.

8.23 Por lo que respecta a la instalación de gas inerte a bordo de buques tanque existentes (MSC 81/8/1, párrafo 14), el Comité tomó nota de la opinión de que habría que llevar a cabo el estudio de evaluación formal de la seguridad (EFS) recomendado y un análisis coste-beneficio antes de adoptar una decisión al respecto.

8.24 La delegación de Noruega opinó que, en el caso de determinados productos y sustancias químicas, la utilización de sistemas de gas inerte debería prescribirse para los buques existentes y los nuevos, y propuso un nuevo planteamiento de reglamentación para los buques tanque, basado por ejemplo en la elaboración de medidas de precaución, partiendo únicamente de la base de las propiedades de peligros que entrañan las cargas que se transportan.

8.25 La delegación de Noruega propuso, y algunas delegaciones señalaron que podrían apoyar esta propuesta, constituir un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en esta cuestión en el lapso interperiodos. No obstante, al no contar con el suficiente apoyo, para esta propuesta, la delegación de Noruega informó al Comité que presentaría un documento al respecto en el MSC 82, en el que propone incluir un nuevo punto en el programa de trabajo.

8.26 Tras apoyar al examen de este asunto en el Grupo de trabajo intersectorial, la delegación de Francia informó al Comité de que, además de la explosión notificada a bordo del buque tanque **Chassiron**, de peso muerto inferior a 20 000 toneladas (MSC 79/22/8), se estaba investigando otro caso de explosión acaecida en los últimos dos años a bordo de un buque tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas.

8.27 La delegación de Singapur opinó que un solo sistema de gestión de seguridad a bordo, basado en procedimientos genéricos, solamente podía conducir a prácticas poco seguras, y que, sería preferible elaborar dos procedimientos independientes aplicables a productos químicos y al petróleo.

8.28 Por lo que respecta a la recomendación relativa al intercambio anónimo de datos sobre sucesos y cuasiabordajes (MSC 81/8/1, párrafo 17), la delegación de Suecia informó al Comité de que, en su país, se había establecido un sistema de compilación de datos de ámbito nacional, en colaboración con el sector, que había permitido registrar 1 500 informes.

8.29 Por lo que respecta al uso del nombre correcto del producto (MSC 81/8/1, párrafo 12), el Comité tomó nota de la información facilitada por el Presidente del Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (ESPH) de que el BLG había elaborado y aprobado una circular sobre el uso del nombre correcto del producto cuando se presenten para su transporte cargas líquidas a granel.

8.30 El Comité, a partir de las recomendaciones enumeradas en los párrafos 13 a 17 del documento MSC 81/8/1, así como los correspondientes párrafos del documento MSC 81/INF.8 decidió remitir ambos documentos al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y al BLG 11, DE 50, FP 51, FSI 14 y STW 38 para su examen y, en particular, convino en remitir lo siguiente:

.1 las cuestiones relacionadas con el factor humano que se han identificado, al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano;

.2 las cuestiones relativas a las propuestas sobre gas inerte (MSC 81/8/1, párrafo 6.9 y 14) al FP 51 y DE 50, para su examen bajo el punto del orden del día "análisis de siniestros" y a fin de que presenten un informe al MSC 83;

.3 las cuestiones relacionadas con las fuentes de ignición (MSC 81/8/1, párrafo 6.5, 6.6, 9 y 16), al FP 51 y al DE 50, teniendo en cuenta que la IACS ha manifestado que está dispuesta a elaborar una prescripción unificada al respecto, para su examen bajo el punto del orden del día "análisis de siniestro", y a fin de que presenten un informe en el MSC 83; y

.4 las cuestiones relacionadas con la disponibilidad de los datos de siniestros (MSC 81/8/1, párrafos 3 y 17) al FSI 14, para que las examine y formule una recomendación al respecto dentro de su punto del orden del día titulado "estadísticas e investigaciones de siniestro" y presente un informe al MSC 83.

INSPECCIÓN DE LOS RDT DE CONFORMIDAD CON EL SARC

8.31 El Comité observó que el Grupo de trabajo por correspondencia del FSI sobre las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)), que presentará su informe ante el FSI 14, había determinado, partiendo de que en la regla V/18 8) del Convenio SOLAS se prescribe que el sistema registrador de datos de la travesía (RDT) debe someterse a una prueba anual de funcionamiento, la necesidad de contar con mejores orientaciones en cuanto a lo que se necesita hacer durante dicha prueba, así como de adoptar un modelo normalizado para el certificado de cumplimiento prescrito.

8.32 Tras observar también que el Grupo de trabajo por correspondencia del FSI estimaba que la cuestión antedicha estaba fuera de su competencia, el Comité examinó la propuesta recogida en el documento MSC 81/8/2 (Reino Unido) sobre la inspección de los RDT de conformidad con el SARC y la remitió al FSI 14 y al NAV 52, para que éstos la examinaran dentro de sus puntos del orden del día titulados "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) y "Otros asuntos", respectivamente, y presenten un informe al MSC 82.

EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

8.33 El Comité tomó nota de que el LEG 91 había adoptado, mediante la resolución LEG.3(91), las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo y había encargado a la Secretaría que pusiera las Directrices adoptadas en conocimiento de los órganos que realicen el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

8.34 En ese contexto, y tras tener en cuenta la labor en curso del Subcomité sobre el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, el Comité, en consulta con el Presidente del MEPC, remitió, a reserva de que el MEPC adopte una decisión en el mismo sentido, las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo al FSI 14 para que éste las examine, según proceda.

9 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

INFORME DEL 9º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 9º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (BLG 9/17 y MSC 81/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación, tras observar que el MEPC 53 había aprobado el informe y había adoptado decisiones de interés para su labor.

Protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque

9.2 El Comité tomó nota del plan de acción del Subcomité respecto de las prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contiene sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque y, en particular:

.1 la decisión de elaborar un proyecto de circular MSC sobre Recomendaciones estructurales para los buques nuevos que transportan líquidos a granel que contienen benceno y de constituir un grupo de trabajo por correspondencia que se encargue de preparar un proyecto de circular, a fin de someterlo al examen del BLG 10;

.2 la decisión de elaborar prescripciones obligatorias para el uso de las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) respecto de los buques que transporten el tipo de cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y fuel oil para usos marinos, tras examinar las revisiones propuestas a las Directrices para la ultimación de las MSDS en cuanto al tipo de cargas que figuran en el Anexo I del MARPOL y al fueloil para usos marinos; y

.3 el refrendo del proyecto de directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo, teniendo en cuenta las opiniones del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, a fin de someterlo a la aprobación del Comité (véase el párrafo 9.3 *infra*).

Directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo

9.3 El Comité aprobó la circular MSC-MEPC.2/Circ.3, Directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo, tras observar que el MEPC 53 había aprobado, a reserva de que el Comité adoptara la misma decisión, el proyecto de circular con las modificaciones recogidas en el párrafo 11.7 del documento MSC 81/2/3 y los párrafos 13 a 15 del documento MSC 81/17.

Interpretación o aplicación del Código CIG a los buques que transporten anhídrido carbónico licuado a granel

9.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité había preparado el proyecto de circular MSC sobre Interpretación o aplicación del Código CIG a los buques que transporten anhídrido carbónico licuado a granel, recogido en el anexo 8 del documento BLG 9/17, a fin de someterlo a la aprobación del MSC 82 cuando se hubieran adoptado las enmiendas al Código CIG cuya interpretación figura en la circular, y pidió a la Secretaría que presentara el proyecto de circular MSC antedicho al MSC 82 para su aprobación oficial.

Enmiendas a los códigos CIG y CG

9.5 El Comité aprobó los proyectos de enmiendas a los códigos CIG y CG, recogidos en los anexos 22 y 23, respectivamente, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas al Código CIG, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y en la regla VII/11.1 del mismo Convenio, para su examen, y posterior adopción, en el MSC 82, y pidió también a la Secretaría que presentara el proyecto de enmiendas al Código CG en el MSC 82 para su adopción oficial.

Enmiendas al Código CGrQ

9.6 Teniendo presente que el Código CGrQ es un instrumento con carácter recomendatorio a los efectos de la seguridad, pero es de obligado cumplimiento en virtud del Anexo II del MARPOL, y tras observar que el MEPC 54 había adoptado el anteproyecto de enmiendas al Código CGrQ con modificaciones de redacción menores, el Comité adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.212(81), las enmiendas al Código CGrQ, recogidas en el anexo 24.

Enmiendas al Código CIQ y cuestiones conexas

9.7 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de enmiendas a las prescripciones relativas a la protección contra incendios del Código CIQ, recogido en el anexo 25, tras observar que el MEPC 53 las había aprobado, en principio, a reserva de que el Comité adoptara una decisión en el mismo sentido, para su adopción en el MEPC 56, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que se examinen en el MSC 82 con miras a su adopción.

9.8 Tras la recomendación formulada por el BLG 9 de que las enmiendas a las prescripciones relativas a la protección contra incendios del Código CIQ, a las que se hace referencia en el párrafo 9.7 anterior, deberían aplicarse antes de su fecha oficial de entrada en vigor, y después de observar que el MEPC 53 había adoptado una decisión en el mismo sentido, el Comité aprobó la circular MSC-MEPC/2.Circ.4 (Aplicación temprana de las enmiendas a las prescripciones relativas a la protección contra incendios del Código CIQ).

Examen de las Directrices OSV y de las Directrices LHNS

9.9 El Comité tomó nota de que el examen de las partes pertinentes de las Directrices OSV (resolución A.469(XII)) y de las Directrices LHNS (resolución A.673(16)) se había ultimado y remitido al Subcomité SLF a efectos de coordinación, tras recordar que el MEPC 53 había tomado nota de la propuesta de enmienda y había acordado, a reserva de que el Comité adoptara una decisión en el mismo sentido, encargar al Subcomité SLF, en calidad de coordinador, que finalizara las enmiendas a fin de que el MEPC y el Comité adoptaran las medidas oportunas.

Asimismo, el Comité recordó que las medidas ulteriores adoptadas por el SLF 48 se habían examinado dentro del punto 11 del orden del día (Estabilidad, líneas de carga y seguridad de pesqueros) (véase también el párrafo 11.4).

9.10 Al respecto, el Comité, tras debatir la propuesta pertinente presentada por la delegación de los Países Bajos, pidió a la Secretaría que editara todos los instrumentos existentes de la OMI relacionados con los buques de suministro mar adentro en una sola publicación de la OMI. Además, el Comité tomó nota de la opinión de que sería conveniente elaborar, en el futuro, un solo instrumento de la OMI que incorporara las disposiciones aplicables a los buques de suministro mar adentro contenidas en los instrumentos existentes de la OMI, actualizadas según fuera necesario.

Mandato del Subcomité

9.11 Atendiendo a la invitación del Subcomité de que examinara su proyecto de mandato y adoptara las medidas pertinentes, el Comité recordó que, desde que el MSC 80 y el MEPC 53 aprobaron el mandato definitivo del Subcomité, los acontecimientos acaecidos habían dejado obsoleto el mandato.

Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2006

9.12 El Comité aprobó la celebración de una reunión interperiodos del grupo de trabajo ESPH en septiembre de 2006, tras observar que el MEPC 54, después de aprobar la celebración de la reunión interperiodos en 2006, había pedido al Grupo que presentara su informe directamente al MEPC 55.

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.13 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le remitieron (MSC 81/9/1), derivadas del 10º periodo de sesiones del Subcomité (BLG 10/19), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Propuesta de enmiendas al Código CIQ revisado

9.14 El Comité recordó que, tal como se señalaba en el párrafo 3.31.3 del documento BLG 9/17 y el párrafo 11.4 del documento MSC 81/2/3, el BLG 9 había invitado al MSC 81 y al MEPC 55 a que aprobaran, en principio, los productos para incluirlos, una vez evaluados, en los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ revisado. En ese contexto, el Comité observó que el BLG 10 había aprobado la propuesta de calendario de la próxima serie de enmiendas al Código CIQ y el proyecto de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ revisado, que figuran en los anexos 13 y 7, respectivamente, del documento BLG 10/3 y que, habida cuenta de que en el BLG 10 se habían aprobado nuevas enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19, el Subcomité había pedido a la Secretaría que preparase un texto refundido del proyecto de enmiendas al Código CIQ revisado a fin de que se aprobara, en principio, en el MSC 81 y, posteriormente, en el MEPC 55.

9.15 Tras examinar el texto refundido antedicho del proyecto de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ revisado preparado por la Secretaría (MSC 81/9/1), el Comité aprobó, en principio, el anteproyecto de enmiendas, recogido en el anexo 26, y pidió al

Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y en la regla VII/8.1 del mismo Convenio, a fin de que se examinaran para su adopción en el MSC 82, a tiempo para que las enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2009.

Puntos respecto de los cuales el grupo de trabajo ESPH debe presentar un informe directamente al MSC 82

9.16 El Comité observó que el BLG 10, teniendo en cuenta el calendario de reuniones y las decisiones que debía adoptar el Comité sobre determinadas cuestiones que examinaría el Grupo de trabajo ESPH en su reunión interperiodos de septiembre de 2006, antes de la entrada en vigor del Código CIQ revisado, había enumerado los puntos que se indican en el párrafo 6 del documento MSC 81/9/1, respecto de los cuales debe presentarse un informe directamente al MSC 82, y refrendó la propuesta del BLG 10.

10 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

INFORME DEL 51º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 51º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (NAV 51/19 y MSC 81/10) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

10.2 La delegación de Colombia invitó al Comité que no considerara las recomendaciones a las que se hace referencia en los párrafos 19.1.1.1 y 19.1.1.8 del informe para el Comité de Seguridad Marítima presentado por el Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV 51/19), habida cuenta de que Colombia había retirado por completo las propuestas relativas a los dispositivos de separación del tráfico y zonas a evitar contenidas en los documentos NAV 51/3/9 y NAV 51/3/10, respectivamente.

10.3 Dado que Colombia había retirado por completo las propuestas antedichas debido a su interés en efectuar una revisión técnica completa, el Comité no examinó las recomendaciones recogidas en los párrafos 19.1.1.1 y 19.1.1.8 del informe del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV 51/19) al Comité de Seguridad Marítima.

Adopción de nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)

10.4 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó el dispositivo de separación del tráfico propuesto, incluidas las medidas de organización del tráfico conexas, de las "islas Canarias" (y las medidas de protección correspondientes para la ZMES de las islas Canarias), que figura en el anexo 27, para que se distribuya mediante la circular COLREG.2/Circ.57.

10.5 El Comité observó que, tras su aprobación en principio por parte del MEPC 51, el MEPC 53 había designado las aguas de las islas Canarias como ZMES mediante la resolución MEPC.134(53), en la que se manifestaba que se esperaba que el Comité adoptara las medidas de protección correspondientes.

Modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes (DST)

10.6 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó modificaciones de los siguientes dispositivos de separación del tráfico existentes, incluidas las medidas de organización del tráfico conexas:

.1 "En el estrecho de Juan de Fuca y sus accesos";

.2 "A la altura del cabo de Gata";

.3 "A la altura del faro de Porkkala"; y

.4 "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes",

que figuran en el anexo 27, para que se distribuyan mediante la circular COLREG.2/Circ.57.

Medidas de organización del tráfico distintas de los DST

10.7 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó las siguientes modificaciones de las medidas de organización del tráfico existentes distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas las nuevas medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico:

.1 la propuesta de modificación de la zona a evitar alrededor de la boya CS4 en el paso de Calais (estrecho de Dover); y

.2 la propuesta de nuevas zonas a evitar por los buques en tránsito por las islas Canarias (medidas de protección correspondientes para la ZMES de las islas Canarias),

que figuran en el anexo 28, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.253.

Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas

10.8 El Comité decidió que los nuevos dispositivos de separación del tráfico adoptados y las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes a los que se hace referencia en los párrafos 10.4 y 10.6, respectivamente (anexo 27), y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico a las que se hace referencia en el párrafo 10.7 (anexo 28), se implantarían seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de diciembre de 2006 a las 00 00 horas UTC.

Sistemas de notificación obligatoria para buques

Modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la zona de tráfico del Gran Belt"

10.9 El Comité observó que, tal como le había autorizado en su 80º periodo de sesiones, el Subcomité había aprobado el proyecto de resolución pertinente de la Asamblea a fin de someterlo a la adopción de la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones. La Asamblea había adoptado, mediante la resolución A.978(24), las Modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la zona de tráfico del Gran Belt". El Comité observó

también que las modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques existente adoptadas se implantarán a las 00 00 horas UTC el 1 de julio de 2006 y que esta información ya se había transmitido a los Gobiernos Miembros mediante la circular SN.1/Circ.251.

Nuevo sistema de notificación obligatoria para buques

10.10 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó, mediante la resolución MSC.213(81) el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques en las islas Canarias (como una medida de protección correspondiente de la ZMES de las islas Canarias), que figura en el anexo 29, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.254. Además, el Comité decidió que el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques se implantaría seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de diciembre de 2006 a las 00 00 horas UTC.

Medida de protección correspondiente para la ZMES del archipiélago de Galápagos

10.11 El Comité observó que, tal como le había autorizado en su 80º periodo de sesiones, el Subcomité había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la propuesta de zona a evitar como una medida de protección correspondiente para la ZMES del archipiélago de Galápagos a fin de someterlo a la adopción de la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones. La Asamblea había adoptado la resolución A.976(24), Organización del tráfico marítimo - Establecimiento de una zona a evitar en el archipiélago de Galápagos. El Comité observó también que el sistema de organización del tráfico adoptado se implantaría a las 00 00 horas UTC del 1 de julio de 2006 y que esta información ya se había transmitido a los Gobiernos Miembros mediante la circular SN.1/Circ.250.

Medidas de protección correspondientes para la ZMES de la zona del mar Báltico

10.12 El Comité observó que, tal como le había autorizado en su 80º periodo de sesiones, el Subcomité había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las medidas de protección correspondientes para la ZMES de la zona del mar Báltico a fin de someterlo a la adopción de la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones. La Asamblea había adoptado la resolución A.977(24), Organización del tráfico marítimo. El Comité observó también que los nuevos dispositivos de separación del tráfico adoptados y las modificaciones a los dispositivos de separación del tráfico existentes, así como las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, se implantarían a las 00 00 horas UTC del 1 de julio de 2006 y que esta información ya se había transmitido a los Gobiernos Miembros mediante las circulares COLREG.2/Circ.56 y SN.1/Circ.250.

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

10.13 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de presentar al DE 49 los resultados de sus deliberaciones sobre la cuestión del examen del Código NGV 2000 y de las enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994 y tomó nota de que el DE 49 había incluido el proyecto de enmiendas remitido por el NAV 51 en la serie de enmiendas al Código NGV 2000 finalizada en el DE 49.

Enmiendas a la nota a pie de página correspondiente al párrafo 2.1.5 de la regla V/19 del Convenio SOLAS

10.14 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de enmendar la nota a pie de página correspondiente al párrafo 2.1.5 de la regla V/19 del Convenio SOLAS para reflejar las

aclaraciones y definiciones de la expresión "colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas" como medio auxiliar de los SIVCE.

Anteproyecto de enmiendas al capítulo 13 del Código NGV 2000

10.15 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al capítulo 13 del Código NGV 2000 para implantar gradualmente una posible prescripción de llevar SIVCE a bordo de las naves de gran velocidad, como parte de la serie completa de proyectos de enmiendas al Código NGV 2000, así como al Código NGV 1994 y al Código DSC, elaborada por el DE 49, dentro del punto 7 del orden del día (Proyecto y equipo del buque) para su aprobación y posterior adopción en el MSC 82 (véanse también los párrafos 7.12 y 7.13).

Catálogo de cartas en Internet de la OHI

10.16 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a examinar y consultar con las autoridades hidrográficas pertinentes qué cartas de papel se ajustarían a los criterios para una "colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas" en las aguas que se encuentran bajo su jurisdicción, y a que indiquen las zonas para las que no se dispone de CNE y comuniquen dicha información a la OHI para que la incluya en el catálogo de cartas náuticas en Internet.

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIVCE

10.17 El Comité tomó nota del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIVCE aprobado por el Subcomité.

Examen de las Directrices OSV

10.18 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de presentar al SLF 48 los resultados de sus deliberaciones sobre la cuestión del examen de las Directrices OSV y observó que el SLF 48 había tomado en consideración para su examen las conclusiones del NAV 51.

Examen del Código de Buques Especiales

10.19 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de presentar al DE 49 los resultados de sus deliberaciones sobre la cuestión del examen del Código de Buques Especiales y que el DE 49 había incluido en su examen las conclusiones del NAV 51.

SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas

10.20 El Comité examinó, dentro del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje) (véase también el párrafo 4.48) el proyecto de resolución de la Asamblea que contiene las Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas.

Normas de funcionamiento de los sistemas y equipos esenciales de los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad tras un siniestro y para que el buque permanezca habitable durante tres horas tras un siniestro

10.21 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de presentar al DE 49 los resultados de sus deliberaciones sobre las normas de funcionamiento de los sistemas y equipos esenciales de los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad tras un siniestro y para que el buque permanezca habitable durante tres horas tras un siniestro y observó que el DE 49 había tenido en cuenta las conclusiones del NAV 51 en el examen pertinente que había realizado de la cuestión de la seguridad de los buques de pasaje (véanse también los párrafos 4.5 y 4.46).

Proceso de reconocimiento de Galileo

10.22 El Comité respaldó la opinión del Subcomité de que el proceso de reconocimiento del sistema Galileo podía llevarse a cabo sin demora una vez que el sistema hubiera entrado en funcionamiento, e invitó a los operadores de ese sistema a que iniciaran tal proceso en cuanto estuvieran en condiciones de hacerlo.

Análisis de siniestros

10.23 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de presentar al STW 37 los resultados de sus deliberaciones sobre la cuestión del análisis de siniestros y observó que el STW 37 había tomado nota de las conclusiones del NAV 51.

Medios recomendados para que las autoridades encargadas de la investigación extraigan los datos almacenados en los registradores de datos de la travesía (RDT) y los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S)

10.24 El Comité respaldó la iniciativa del Subcomité de distribuir la circular SN/Circ.246, Medios recomendados para que las autoridades encargadas de la investigación extraigan los datos almacenados en los registradores de datos de la travesía (RDT) y los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S).

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO NUEVAS Y ENMENDADAS DEL EQUIPO DE NAVEGACIÓN

Normas de funcionamiento revisadas de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo (resolución A.861(20)) y de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S) (resolución MSC.163(78))

10.25 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.886(21), el Comité adoptó la resolución MSC.214(81) sobre Enmiendas a las normas de funcionamiento revisadas de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo (resolución A.861(20)) y de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S) (resolución MSC.163(78)), que figura en el anexo 30.

SISTEMAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

10.26 El Comité recordó que en la actualidad, la Secretaría remitía todas las propuestas relativas a los sistemas de organización del tráfico marítimo a la OHI para que ésta efectuase un análisis sobre la idoneidad de los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas de la zona.

10.27 El Comité examinó una propuesta de la OHI (MSC 81/10/1) de introducir una enmienda en la Nota orientativa sobre la preparación de las propuestas que se presenten al Subcomité de Seguridad de la Navegación en relación con los sistemas de organización del tráfico marítimo o los sistemas de notificación para buques (MSC/Circ.1060), destinada a evitar una duplicación innecesaria en relación con el análisis que efectúa la OHI de la precisión geográfica de las propuesta relativas a lo sistemas de organización del tráfico marítimo. Se propuso introducir la siguiente enmienda en el apartado .3 del párrafo 3.4.2 de la Nota orientativa (MSC/Circ.1060):

".3 la idoneidad del estado de los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas en la zona del sistema propuesto de organización del tráfico. Los Gobiernos que no cuenten con la información hidrográfica necesaria al comienzo de la elaboración del sistema de organización del tráfico marítimo, podrán pedir asistencia a la OHI para obtenerla;"

10.28 El Comité mostró su conformidad con la propuesta de la OHI y, tras examinar el documento MSC 81/WP.12, aprobó la circular MSC.1/Circ.1060/Add.1, "Enmienda a la Nota orientativa sobre la preparación de las propuestas que se presenten al Subcomité de Seguridad de la Navegación en relación con los sistemas de organización del tráfico marítimo o los sistemas de notificación para buques" (MSC/Circ.1060).

10.29 Además, el Comité:

.1 recordó a los Gobiernos la necesidad de facilitar "información sobre la idoneidad del estado de los levantamiento hidrográficos y las cartas náuticas en la zona del sistema propuesto de organización del tráfico", según se establece en la circular MSC/Circ.1060;

.2 comunicó al Subcomité NAV que podría solicitar asesoramiento de la OHI, según sea necesario, acerca de los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas en las zonas de los sistemas de organización del tráfico propuestos; y

.3 tomó nota de que la OHI formulará observaciones acerca de los sistemas de organización del tráfico propuestos, cuando lo estime necesario.

MENSAJE BINARIO DE ALERTA SOBRE ABORDAJE INMINENTE, TRASMITIDO MEDIANTE EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)

10.30 El Comité examinó la propuesta formulada por Egipto (MSC 81/10/2) sobre la utilización del equipo del SIA para detectar y notificar la existencia de una situación de abordaje inminente y la utilización de un nuevo mensaje binario trasmitido mediante el SIA para activar una alarma en el momento de detectar una situación de ese tipo.

10.31 En este contexto, el Comité recordó que, en su 78º periodo de sesiones, había aprobado las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA (SN/Circ.236), tal como fue elaborada por el NAV 49, el cual había elegido siete mensajes binarios para utilizarlos como un conjunto de mensajes durante un periodo de prueba de cuatro años sin introducir cambios. Además de esos siete mensajes y los cuatro mensajes relacionados con el sistema, el Subcomité NAV había acordado autorizar dos mensajes adicionales durante el periodo de prueba de cuatro años, para someter a ensayo el proceso de introducción de nuevos mensajes binarios a los usuarios, fabricantes y a la Organización. Para cuando finalice el periodo de prueba, se espera que todos los buques regidos por el Convenio SOLAS, y un gran número de los que no lo están,

dispongan de equipo SIA, lo cual permitirá a la OMI evaluar las ventajas y la viabilidad de los mensajes binarios SIA, así como el grado de utilización de las frecuencias SIA. Las directrices también recomendaban que, si la evaluación tenía un resultado positivo, el uso de los mensajes binarios podría ampliarse. En caso de que un Gobierno Miembro considerara necesario proponer un nuevo mensaje binario, deberá demostrar ante el Subcomité NAV su necesidad operacional y proporcionar el formato y contenido propuestos para dicho mensaje. A continuación, la Organización podrá aceptar ese mensaje, asignar un identificador y publicarlo en una circular SN actualizada, dirigida al sector marítimo.

10.32 Se sometió a examen la propuesta de Egipto relativa a la utilización del equipo del SIA como medio para ayudar a evitar que se produzca una situación de abordaje inminente. Varias delegaciones que hicieron uso de la palabra opinaron que era necesario ser sumamente cautelosos al recomendar la utilización del SIA como dispositivo para evitar los abordajes, alegando las siguientes razones:

.1 las alarmas del SIA no servirán para nada en los pasos angostos y en las zonas de denso tráfico;

.2 las alarmas múltiples en el puente de navegación podrían causar confusión al equipo del puente;

.3 los buques transmiten datos incorrectos del SIA; y

.4 se ha adquirido poca experiencia operacional desde la introducción del equipo del SIA.

10.33 Por consiguiente, el Comité estimó que, de momento, era prematuro adoptar medidas al respecto.

10.34 En consecuencia, el Comité propuso que Egipto tenga a bien examinar su propuesta y volver a presentarla en el MSC 82 como propuesta de un nuevo punto del programa de trabajo, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo, debiéndose facilitar información apropiada para justificar la aprobación del nuevo punto del programa de trabajo del Subcomité NAV.

ESTRECHOS DE MALACA Y SINGAPUR - CARTAS NÁUTICAS ELECTRÓNICAS OFICIALES

10.35 El Comité tomó nota de la información facilitada por la OHI (MSC 81/INF.3) sobre la publicación de nuevas cartas náuticas electrónicas (CNE) por las Oficinas Hidrográficas de Indonesia, Malasia y Singapur, junto con la Asociación Hidrográfica del Japón, y la disponibilidad de seis celdas de las CNE oficiales que abarcan los estrechos de Malaca y Singapur con efecto a partir del 26 de diciembre de 2005, las cuales contribuirán de manera importante a la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en los estrechos mencionados.

10.36 La Secretaría manifestó su agradecimiento por la publicación de dichas CNE en los estrechos de Malaca y Singapur, y señaló además lo siguiente:

.1 la publicación de esas cartas constituía un buen modelo de cooperación entre las Oficinas Hidrográficas pertinentes de los Estados ribereños;

.2 se espera poder lanzar el proyecto de la Autopista electrónica marina (MEH) en menos de un año;

.3 conforme al proyecto de prueba de la MEH, se iba a realizar un amplio levantamiento hidrográfico para recabar la información hidrográfica más reciente, a fin de volver a elaborar cartas náuticas electrónicas a una escala de 1:10 000 que abarquen determinadas zonas importantes de navegación a lo largo de todo el DST del estrecho de Malaca; y

.4 se mantendrá al Comité informado de los avances en relación con el proyecto de la MEH.

10.37 La delegación de Singapur manifestó su agradecimiento a la OHI y al Japón por la ayuda prestada en la elaboración de nuevas cartas náuticas electrónicas (CNE) que abarcan los estrechos de Malaca y Singapur. Dicha delegación señaló que, en su opinión, se trataba de un buen ejemplo de cooperación entre los Estados ribereños y otras partes interesadas y que esperaba seguir colaborando en esta línea.

11 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS

Informe del 48º periodo de sesiones del Subcomité

11.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 48º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (SLF 48/21 y MSC 81/11) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS

11.2 El Comité tomó nota de progreso realizado en cuanto a la elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS, en particular la decisión del Subcomité de ultimar las notas explicativas provisionales durante el SLF 49, que se publicarán mediante una circular MSC tras su aprobación en el MSC 82, con la posibilidad de revisar periódicamente las Notas hasta la entrada en vigor del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS en 2009, teniendo en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación de las prescripciones de ese capítulo.

Revisión del Código de Estabilidad sin Avería

11.3 Tras tomar nota del progreso realizado en la elaboración de las revisiones del Código de Estabilidad sin Avería, así como el plan de acción actualizado para la labor sobre la estabilidad sin avería, el Comité hizo suya la opinión del Subcomité de que era necesario facilitar el sector, con carácter urgente, las directrices para la evaluación alternativa del criterio meteorológico (por ejemplo, experimentos con modelos) antes de ultimar el Código de Estabilidad sin Avería revisado, y aprobó la circular MSC.1/Circ.1200 sobre las Directrices provisionales para la evaluación alternativa del criterio meteorológico.

Examen de las Directrices LHNS y OSV

11.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité había remitido:

.1 el proyecto de Directrices OSV revisadas al Subcomité DSC para su ultimación y posterior presentación al Comité, con miras a su adopción; y

.2 el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS al Subcomité DSC para su ultimación y posterior presentación al MSC 82 y al MEPC 55, con miras a su adopción, y el modelo de formulario del Certificado de aptitud que figura en el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS al Subcomité BLG, para que formule observaciones y lo remita al Subcomité DSC.

Seguridad de los buques de pasaje

11.5 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje, que se habían examinado pormenorizadamente al tratar el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje).

Armonización de las disposiciones de estabilidad con avería en otros instrumentos de la OMI

11.6 El Comité tomó nota de que, en el contexto de la labor relativa a la armonización de las disposiciones de estabilidad con avería en los instrumentos de la OMI, el Subcomité había acordado, en relación con el Convenio MARPOL y los Códigos CIQ y CIG, que dichos instrumentos no deberían estar sujetos a la armonización y, en relación con el Código NGV 2000, el Código MODU y las Directrices OSV, decidió no seguir profundizando en la cuestión; y si bien en relación con el Código CNI y el Código de Buques Especiales había acordado examinar la posibilidad de seguir armonizándolos mediante enmiendas, en relación con el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 había acordado volver a examinar la cuestión únicamente por lo que respecta a los buques de tipo "B" a los que se les ha asignado un francobordo reducido y que transportan cargas sólidas a granel.

Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga 1966

11.7 El Comité aprobó el anteproyecto de enmiendas al anexo B del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, relativas a las reglas 22 4) (Imbornales, aspiraciones y descargas) y 39 1) (Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva), que figuran en el anexo 31, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo, para su examen en el MSC 82con miras a su adopción.

11.8 En relación con la propuesta de enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la consideración especial que debe darse a las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU) autoelevadoras, el Comité, tras tomar nota de que el SLF 48 había aprobado, en principio, la idea de atenuar la aplicación de las disposiciones a las MODU autoelevadoras y que el Subcomité había llegado a la conclusión de que convendría tratar estas cuestiones en el marco del Código MODU, que está examinando el Subcomité DE, refrendó la decisión del Subcomité de remitir la propuesta de enmiendas al Subcomité DE para que éste las examine en relación con el punto que trata de las "Enmiendas al Código MODU".

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

11.9 El Comité tomó nota de que el Subcomité había preparado el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, que trata de cuestiones relacionadas con la estabilidad y la inundación compensatoria, y las había remitido al Subcomité DE a efectos de coordinación.

Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre

11.10 Tras tomar nota de la opinión del Subcomité de que los aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre deberían abordarse desde una perspectiva global de la seguridad, y de que no se había presentado ninguna metodología que permita abordar desde tal perspectiva los aspectos relacionados con el incumplimiento transitorio de ciertas normas de seguridad a bordo de los buques (en particular, las normas de seguridad que están dentro del ámbito de competencia del Subcomité SLF), el Comité refrendó la recomendación del Subcomité de que durante el cambio del agua de lastre no se debe permitir ningún incumplimiento transitorio de las normas de seguridad (por ejemplo, las normas de estabilidad sin avería, de estabilidad con avería o de francobordo), pertenecientes al ámbito de competencia del Subcomité. A este respecto, el Comité tomó nota de que el MEPC 54 también había respaldado esta recomendación del Subcomité.

Seguridad de los buques pesqueros pequeños

11.11 El Comité tomó nota del progreso realizado respecto de la seguridad de los buques pesqueros pequeños, en particular el plazo aprobado por el Subcomité para la elaboración de las normas de seguridad de los buques pesqueros pequeños, y de la decisión del Subcomité de avanzar en la labor de este punto con carácter de urgencia, con la intención de ultimar las nuevas normas con bastante antelación al plazo previsto para su ultimación.

11.12 En ese contexto, el Comité refrendó la recomendación de invitar a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a participar en la elaboración de las normas de seguridad aplicables a los buques pesqueros pequeños y tomó nota de que la Secretaría de la OMI ya había informado a la OIT de los resultados de la labor del SLF sobre este particular.

Revisión de la circular MSC/Circ.650

11.13 El Comité tomó nota de que, en el contexto del punto sobre la revisión de la circular MSC/Circ.650 (Interpretación de las reformas y modificaciones de carácter importante), el Subcomité había pedido al Subcomité DE que se ocupara de la cuestión de la aplicabilidad de la regla II-1/3-6 (Acceso exterior e interior a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros y graneleros) del Convenio SOLAS en el caso de la transformación de buques tanque de casco sencillo en buques tanque de doble casco, a fin de cumplir lo dispuesto en las reglas 13G y 13H del Anexo I del MARPOL 73/78.

12 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

INFORME DEL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

12.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 10º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) (DSC 10/17 y MSC 81/12) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Enmiendas a la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS como resultado de la modificación del punto de inflamación en el Código IMDG

12.2 El Comité tomó nota de que la adopción de diversas enmiendas a las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas a transporte de mercancías peligrosas, en virtud de las cuales el punto de inflamación de 61ºC establecido en varios lugares del Código IMDG pasaría a ser de 60ºC, requeriría introducir las correspondientes enmiendas en la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS y, tal vez, en otros instrumentos de la OMI, y que la adopción de las enmiendas consiguientes permitiría armonizar las disposiciones pertinentes del Código IMDG con las del Convenio SOLAS (además de la regla II-2/19 (II-54) del Convenio SOLAS) y del Código CIQ, y con ello se armonizaría el Código IMDG con los criterios del SGA.

12.3 Habida cuenta de lo antedicho, el Comité encargó al Subcomité FP que elaborara las correspondientes enmiendas a la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS, como resultado de la modificación del punto de inflamación en el Código IMDG (véase asimismo el párrafo 23.14).

Información de contacto de las autoridades competentes designadas

12.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1201 sobre la Información de contacto de las autoridades competentes designadas e invitó a los Gobiernos Miembros que todavía no hubieran presentado su información de contacto para incorporarla en proyecto de circular MSC y a los Gobiernos Miembros cuya información de contacto había cambiado, a que presentaran la información pertinente a la Secretaría lo antes posible.

Aplicación obligatoria del capítulo 1.3 (Capacitación) del Código IMDG

12.5 El Comité tomó nota de que el DSC 10 había acordado que la formación obligatoria del personal en tierra que interviene en la manipulación de mercancías peligrosas, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG, era conveniente y de interés para la seguridad marítima. No obstante, un número considerable de delegaciones que se manifestaron sobre este tema en el DSC 10, consideraron que, a pesar de estar a favor de requisitos de formación obligatorios, imponer al personal de tierra capacitación en mercancías peligrosas podía exceder el ámbito de competencias de la Organización.

Enmiendas al Anexo III del MARPOL

12.6 El Comité tomó nota de que el DSC 10 había aprobado el texto del proyecto de enmiendas al Anexo III del MARPOL y que el MEPC 54, tras aprobar dicho proyecto, había refrendado el calendario propuesto por el DSC 10 para la entrada en vigor del Anexo III enmendado del MARPOL.

Enmienda (33-06) al Código IMDG

12.7 El Comité tomó nota de que la propuesta de enmienda (33-06) al Código IMDG se había tratado en relación con el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento).

Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques

12.8 El Comité tomó nota de que la justificación de una propuesta para incluir en el programa de trabajo del Subcomité el nuevo punto titulado "Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques" se había examinado al tratar el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo).

Transporte de finos de hierro obtenido por reducción directa

12.9 El Comité refrendó la publicación de la circular DSC/Circ.36 sobre los Accidentes relacionados con el transporte de finos de hierro obtenido por reducción directa, en la que se alerta a las Administraciones y demás partes interesadas sobre los peligros que entraña la expedición y el transporte de dichos finos, a raíz de un suceso ocurrido a la motonave **Ythan** (MSC 79/12/1), e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones a que presentaran al DSC 11, para su ulterior examen, información pertinente sobre la manipulación y el transporte, en condiciones de seguridad, de finos de hierro obtenido por reducción directa.

Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas

12.10 Tras aprobar enmiendas a la circular MSC/Circ.859, que figuran en el anexo 6 del documento DSC 10/17, el Comité pidió a la Secretaría que publicara la circular MSC.1/Circ.1202 sobre los Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas, que sustituirá a la circular MSC/Circ.859, e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a que continúen examinando cuestiones relativas a los procedimientos de notificación de defectos estructurales graves y a que presenten propuestas al DSC 11 sobre el particular.

Enmiendas consiguientes como resultado de la ampliación del Código BLU para incluir el grano

12.11 El Comité refrendó la decisión adoptada por el DSC 10, según la cual la elaboración de las enmiendas al Código BLU, al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales y al capítulo VI del Convenio SOLAS se deriva de la labor del Subcomité relativa a la ampliación del Código BLU para incluir el grano, tal como le había encargado el MSC 79, y de la adopción del Código de Cargas a Granel de 2004.

Reuniones interperiodos del Grupo de supervisores técnicos y de redacción

12.12 El Comité aprobó la celebración en 2007 de dos reuniones, de una semana de duración cada una, del Grupo de supervisores técnicos y de redacción, las cuales en principio se celebrarán en mayo y en septiembre de ese año, en lugares que se anunciarán oportunamente.

Orientaciones sobre indumentaria protectora

12.13 El Comité tomó nota de que el Subcomité había opinado que, si en el Código NGV 2000 revisado se incluía la enmienda al párrafo 7.17.3.6.1, elaborada por el FP 49, el Subcomité FP también debería elaborar la correspondiente enmienda a la regla II 2/19.3.6.1 del Convenio SOLAS, y que, si el Comité aprueba las enmiendas anteriormente mencionadas al Convenio SOLAS y al Código NGV, en el programa de trabajo del Subcomité DSC se debería incluir un punto que trate de la elaboración de las orientaciones conexas sobre la indumentaria protectora, y:

.1 encargó al FP 51 que examinara la opinión del DSC 10 anteriormente mencionada sobre las enmiendas que como consecuencia procede efectuar en la regla II-2/19.3.6.1 del Convenio SOLAS e informara al MSC 83 en consecuencia; y

.2 acordó incluir, en el programa de trabajo del Subcomité DSC, un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre la indumentaria protectora", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Eliminación de fumigantes

12.14 Tras tomar nota de las recomendaciones formuladas por el DSC 10 y de que el MEPC 54 había mostrado su conformidad al respecto, el Comité aprobó la circular MSC/MEPC.2/Circ.1 sobre la eliminación de fumigantes.

ENMIENDAS CONSIGUIENTES AL TEXTO REVISADO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE INTERVENCIÓN DE EMERGENCIA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS (GUÍA FEM) (MSC/CIRC.1025)

12.15 El Comité tomó nota de que, atendiendo a la solicitud del DSC 10, el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, tras ultimar el proyecto de enmienda (33-06) al Código IMDG, con miras a su adopción en este periodo de sesiones, y tras tomar nota de que era preciso introducir enmiendas consiguientes en la Guía FEm revisada a fin de armonizarla con las enmiendas anteriormente mencionadas, había preparado un proyecto de enmiendas a la Guía FEm revisada y pedido a la Secretaría que elaborase el proyecto de enmiendas a la circular MSC/Circ.1025, en el que se incorporen las enmiendas consiguientes para su aprobación en este periodo de sesiones del Comité. Ateniendo a esa petición, la Secretaría preparó un texto refundido de las enmiendas, que figura en el anexo del documento MSC 81/12/2, y que también incluye enmiendas a la Guía FEm revisada derivadas de la enmienda (32-04) al Código IMDG adoptada por el MSC 78. Tras examinar el anteproyecto de enmiendas, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1025/Add.1 sobre Enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas revisados (Guía FEm) (MSC/Circ.1025).

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE MATERIALES RADIACTIVOS DE LA CLASE 7 DEL CÓDIGO IMDG, INCLUIDOS LOS MATERIALES EN BULTOS UTILIZADOS PARA FINES MÉDICOS O RELACIONADOS CON LA SALUD PÚBLICA

12.16 El Comité recordó que la cuestión de las demoras y los rechazos de las remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 había sido examinada por el Subcomité DSC, el Comité de Facilitación y la Asamblea y que, como resultado, se había adoptado la resolución A.984(24)

titulada "Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública".

12.17 El Comité tomó nota de que en el párrafo 7 de la parte dispositiva de esa resolución se pide al Secretario General que analice la posibilidad de establecer un mecanismo especial en el seno de la Organización para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7, en estrecha colaboración con el OIEA.

12.18 Tras recibir una explicación verbal de la Secretaría sobre la iniciativa adoptada por ésta en relación con el mecanismo especial, el Comité tomó nota de que una manera de proceder podría ser el establecimiento de un punto de contacto en la Secretaría, al cual se puedan dirigir las partes del sector que experimenten dificultades en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 para facilitar información acerca de las causas de las demoras y los rechazos y formular propuestas sobre cómo avanzar en esta cuestión. En ese contexto, la OMI actuaría de facilitadora, seguiría de cerca la situación a partir de los informes presentados y adoptaría las medidas apropiadas, como por ejemplo ponerse en contacto con las autoridades nacionales pertinentes a fin de facilitar el transporte de dichos materiales.

12.19 En relación con la imagen negativa que se tiene del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7, el Comité tomó nota de la opinión de la Secretaría de que convendría asignar un número específico de las Naciones Unidas al material o materiales radiactivos transportados en bultos, utilizados exclusivamente para fines médicos o relacionados con la salud pública, y también de que el OIEA, al examinar la opinión de la Secretaría de la OMI en su reunión técnica celebrada del 8 al 12 de mayo de 2006, expresó su cautela debido a que esa medida no paliaría el problema y a que sería un uso poco habitual de los números de identificación de las Naciones Unidas. No obstante, en la mencionada reunión técnica del OIEA, algunos participantes se mostraron a favor y otros en contra de este planteamiento.

12.20 Tras tomar nota del mecanismo especial anteriormente mencionado propuesto para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, el Comité observó que la Secretaría tenía previsto presentar el correspondiente documento al FAL 33 (FAL 33/12/2) y al DSC 11, para continuar examinando esta cuestión.

13 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

Informe del 50º periodo de sesiones del Subcomité

13.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 50º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (FP 50/21 y MSC 81/13) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Seguridad de los buques de pasaje

13.2 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité sobre las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje, incluido el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI, que se habían examinado pormenorizadamente al tratar el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje).

Enmiendas al Código SSCI

13.3 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), que figura en el anexo 32, y pidió al Secretario General que distribuyera las propuestas de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

Análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes

13.4 El Comité tomó nota del progreso realizado respecto de las cuestiones relacionadas con el examen de las Directrices provisionales para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (MSC/Circ.1033) y acordó ampliar hasta 2008 el plazo previsto para la ultimación de este punto.

Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de los procedimientos de ensayo de exposición al fuego a los que se hace referencia en el Código PEF

13.5 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1203 sobre Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de los procedimientos de ensayo de exposición al fuego a los que se hace referencia en el Código PEF, y decidió que la fecha de aprobación de la circular (párrafo 2 de la circular MSC) será la fecha de aplicación de las interpretaciones unificadas.

Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS

13.6 El Comité examinó la recomendación del Subcomité de enmendar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS para garantizar la aplicación uniforme de las reglas II-2/4 y II-2/9, así como la justificación de una propuesta para incluir un nuevo punto en el programa de trabajo titulado "Protección de los contornos exteriores de las superestructuras y casetas".

13.7 Tras tomar nota de que, en lugar de pedir al Comité que aprobara el nuevo punto del programa de trabajo anteriormente mencionado en virtud del cual el Subcomité se encargaría de elaborar el correspondiente proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el FP 50 había elaborado un proyecto de enmienda a la regla II-2/4 del Convenio SOLAS para su examen en este periodo de sesiones, el Comité aprobó el anteproyecto de enmienda a la regla II-2/4.5.2.3 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 33, y pidió al Secretario General que distribuyera la propuesta de enmienda, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

13.8 Tras aprobar el proyecto de enmienda anteriormente mencionado a la regla II-2/4.5.2.3 del Convenio SOLAS, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1204 sobre la Aplicación temprana de una enmienda a la regla II-2/4.5.2.3 del Convenio SOLAS. A este respecto, el Comité acordó que la aplicación de las enmiendas en fecha temprana, con carácter voluntario para las Administraciones, no supone una aplicación provisional en virtud de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

Directrices para la elaboración de manuales de funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de botes salvavidas

13.9 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1205 sobre Directrices para la elaboración de manuales de funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de botes salvavidas.

Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas

13.10 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1206 sobre las Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas, en la que se refundían y actualizaban las disposiciones que figuran en anteriores circulares MSC sobre este tema.

13.11 A este respecto, el Comité refrendó la recomendación del Subcomité de remitir las cuestiones relacionadas con la conveniencia que las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206 adquieran carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y/o del Código IGS a los Subcomités FSI y STW, para que se examinen y adopten las medidas oportunas.

Implantación temprana del proyecto de regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS

13.12 Habida cuenta de que la circular MSC/Circ.1115, que trata de la puesta a flote por caída libre desde gran altura, expirará el 25 de mayo de 2006, el Comité, tras reconocer que las disposiciones de esa circular habían sido sustituidas por el nuevo proyecto de regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 13.13), acordó invitar a los Gobiernos Miembros a que implantaran anticipadamente el mencionado proyecto de regla, teniendo en cuenta que aún falta mucho tiempo para que las enmiendas entren en vigor y que la nueva regla mejorará la seguridad de los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas de caída libre. Por consiguiente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1207 sobre la Implantación temprana del proyecto de regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS, tras decidir insertar, en la primera frase del anteproyecto de enmiendas a la regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS, las palabras "de simulación" entre "procedimiento" y "de puesta a flote".

Enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS

13.13 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, recogido en el anexo 34, que había elaborado el Subcomité para solucionar las discrepancias en el capítulo III del Convenio SOLAS (véanse también las modificaciones del proyecto de enmiendas a la regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS a las que se hace referencia en el párrafo 13.12), el Código IDS y la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (véanse asimismo los párrafos 13.15 y 13.16) y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

13.14 A este respecto, el Comité tomó nota de que en relación con la definición de *condiciones desfavorables de asiento y escora*, recogida en el proyecto de regla III/3 del Convenio SOLAS, el FP 50, teniendo en cuenta lo limitado de la experiencia respecto de las nuevas prescripciones probabilistas de estabilidad con avería que figuran en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS, había invitado al SLF 49 a que examinara el proyecto de regla anteriormente mencionado y a que formulara observaciones al respecto en el MSC 82, a fin de que se puedan tomar en consideración cuando las enmiendas al Convenio SOLAS se preparen para su adopción.

Enmiendas al Código IDS

13.15 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código IDS, que figura en el anexo 35 (véase asimismo el párrafo 13.13) y pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento

13.16 Tras acordar suprimir las palabras "de frío" en el párrafo 9 del anexo 11 del informe correspondiente al FP 50 (documento FP 50/21), el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), que figura en el anexo 36 (véase asimismo el párrafo 13.13), para su examen con miras a su adopción en el MSC 82, cuando se adopte el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS.

Propuestas de modificaciones al proyecto de enmiendas al Código IDS

13.17 El Comité acordó examinar las propuestas de modificaciones al proyecto de enmiendas al Código IDS que fueron aprobadas por el MSC 80 para su adopción en este periodo de sesiones, al tratar el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento), cuando examine el documento MSC 81/3/6.

14 FORMACIÓN Y GUARDIA

Informe del 37º periodo de sesiones del Subcomité

14.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 37º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (STW 37/18 y MSC 81/14) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia

14.2 Al examinar la recomendación del Subcomité de solicitar el acuerdo del Consejo sobre la necesidad de incluir la nacionalidad del titular de un certificado fraudulento en el modelo de notificación propuesto, la División Jurídica de la Secretaría brindó al Comité el siguiente asesoramiento:

.1 la nacionalidad debería considerarse como una ampliación de los datos personales. Se enmarca en el contexto de otras cuestiones complejas tales como nacimiento, estado civil, prueba de nacionalidad, doble nacionalidad, condiciones en las que se concedió la nacionalidad, condición de refugiado y de solicitante de asilo, etc. Además, la nacionalidad podía adquirirse mediante numerosas formas diferentes y no estaba sometida a escrutinio, registro o control, a diferencia de la formación de la gente de mar;

.2 teniendo en cuenta la opinión expresada en el STW 36 de que dicha inclusión facilitaría el enjuiciamiento de la persona identificada como titular del certificado fraudulento, no cabría esperar que eso se produjera mediante documentos expedidos por la OMI, sino a través de la presentación directa de pruebas ante un tribunal competente. Los documentos expedidos por las organizaciones internacionales a efectos estadísticos no deben ni pueden utilizarse como pruebas en los procedimientos interpuestos contra una persona;

.3 el mandado de la OMI abarcaba únicamente la jurisdicción en los casos de los certificados expedidos por los Estados de abanderamiento y la supervisión por los Estados rectores del puerto, y las cuestiones relacionadas con la nacionalidad no quedaban en absoluto dentro del ámbito de competencia de la Organización; y

.4 la División Jurídica había brindado asesoramiento provisional para que fuera examinado por el Subcomité en su 37º periodo de sesiones. Tal asesoramiento tenía como objetivo facilitar el examen ulterior de esta cuestión por el Subcomité. No obstante, éste decidió remitir la cuestión al Consejo sin realizar ningún examen pormenorizado de las cuestiones técnicas. Habida cuenta de lo antedicho, no fue conveniente incluir la nacionalidad de la persona identificada como titular del certificado fraudulento en los informes publicados por la Secretaría.

Por consiguiente, el Comité acordó que no era necesario incluir la nacionalidad de la persona identificada como titular de un certificado fraudulento en los informes publicados por la Secretaría, y que tampoco procedía remitir la cuestión al Consejo.

14.3 Tras examinar la información facilitada por el Reino Unido (MSC 81/14/2) sobre las investigaciones realizadas por dicho país acerca de los tipos de fraude relacionados con los certificados de competencia y las posibles medidas para detectar e impedir esos fraudes de manera eficaz, incluido un formulario de notificación revisado de la OMI que se proponía para facilitar la adopción de medidas sobre los tipos de fraude más frecuentes, el Comité invitó a los Estados Miembros, a las Administraciones y a los empleadores de la gente de mar a que identificaran los certificados fraudulentos y a que, en particular:

.1 alentaran a los empleadores a que verificaran sistemáticamente los certificados de competencia antes de contratar a un marinero;

.2 alentaran la formación en la detección de fraude de todo el personal que participe en tareas de certificación e inspección, y hagan llegar al sector los principios en que se basan las mejores prácticas; y

.3 trabajaran en estrecha colaboración para identificar y notificar los casos de prácticas ilícitas, y adoptaran medidas adecuadas y eficaces para impedir el fraude,

y remitió el documento al STW 38 para su examen pormenorizado, con vistas a actualizar el formulario de notificación para que las Administraciones puedan adoptar un planteamiento más activo enfocado a prevenir el fraude.

Seguridad de los buques de pasaje

14.4 El Comité acordó encargar a Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que el MSC 82 examine la necesidad de elaborar directrices para el abandono de los buques abarloados en puerto, con arreglo a las disposiciones del Código IGS.

Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas

14.5 El Comité adoptó las enmiendas a la parte B del Código de Formación relativas a las orientaciones sobre la familiarización y formación de la gente de mar que presta servicio a bordo

de buques dotados de botes salvavidas de caída libre, para distribuirlas mediante la circular STCW.6/Circ.10.

Medidas para incrementar la protección marítima

14.6 El Comité recordó que, al tratar el punto 5 (Medidas para incrementar la protección marítima) del orden del día, había adoptado las medidas adecuadas en relación con este punto, tal como se reflejan en los párrafos 5.20 a 5.33 y 5.99 a 5.103.

Definición de las competencias de los marineros

14.7 El Comité tomó nota del avance realizado en relación con la definición de las competencias de los marineros.

Revalidación del título de operador del SMSSM

14.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1208 sobre Fomento y verificación de la familiarización permanente de los operadores del SMSSM a bordo de los buques.

14.9 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de comunicar al COMSAR 10 que incluya la cuestión de la normalización del equipo del SMSSM y los procedimientos operacionales en la declaración de coordinación de la OMI para la CMR de 2007.

Enmienda al capítulo III del Convenio de Formación

14.10 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que no era necesario enmendar el capítulo III del Convenio de Formación.

Examen de las prescripciones operacionales y de formación para la revisión del Código de Estabilidad sin Avería

14.11 El Comité refrendó las opiniones y observaciones formuladas por el Subcomité acerca del capítulo 5 del proyecto revisado del Código de Estabilidad sin Avería y encargó a la Secretaría que las transmitiera al SLF 49.

Información sobre la disponibilidad de simuladores para la formación marítima

14.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1209 - Información sobre la disponibilidad de simuladores para la formación marítima.

PREPARACIÓN DE INFORMES EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DE LA REGLA I/7 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

Informe del Secretario General para el Comité

14.13 El Comité tomó nota de que el Secretario General no había presentado en este periodo de sesiones ningún informe en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación.

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN LA REGLA I/8 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

14.14 Al presentar su informe (MSC 81/WP.2), el Secretario General indicó al Comité que, cuando elaboró los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones expresadas por las personas competentes, seleccionadas a partir de la lista compilada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de dicha regla y distribuida mediante la circular MSC/Circ.797. Conforme a lo prescrito en la circular MSC/Circ.997, cada informe constaba de los siguientes elementos:

.1 el informe del Secretario General para el Comité;

.2 una descripción de los procedimientos aplicados; y

.3 un resumen de las conclusiones a las que se había llegado, presentado en forma de cuadro comparativo.

14.15 Posteriormente, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 81/WP.2, con objeto de confirmar que la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación de conformidad con lo dispuesto en la regla I/8 de dicho Convenio demostraba que se había dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

14.16 Según sucedía con los informes del Secretario General presentados en periodos de sesiones anteriores del Comité, éste acordó examinar el informe de cada Parte por separado, con objeto de:

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

.2 revisar el informe sobre los procedimientos para determinar cualesquiera aspectos que requieran una aclaración;

.3 examinar la información presentada en el cuadro comparativo; y

.4 confirmar que en cada informe se indica que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada por las Partes interesadas se han observado correctamente.

14.17 El Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada se habían observado correctamente en el caso de 24 Partes en el Convenio de Formación y de cuatro territorios de ultramar de otra Parte en dicho Convenio, y encargó a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.1164 en consecuencia y la publicara con la signatura MSC/Circ.1164/Rev.1.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

14.18 El Comité aprobó la lista de nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 81/14/1 y Add.1) y encargó a la Secretaría que actualizara en consonancia la circular MSC/Circ.797/Rev.12 y publicara su versión actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.13.

15 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

15.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que le habían sido remitidas (MSC 81/15), derivadas del 10º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (COMSAR 10/16), y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones

Transmisión de avisos contra tsunamis y otros desastres naturales

15.2 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que hiciera llegar una carta a la COI/UNESCO en la que se indicara que las opciones para utilizar las instalaciones de comunicaciones del SMSSM de la OMI para difundir avisos de tsunami a través de los coordinadores de las zonas NAVAREA/METAREA correspondientes, siguen estando a disposición de los centros nacionales o regionales, si es preciso.

15.3 El Comité también tomó nota de que la Secretaría había comunicado por escrito a la COI que tenía previsto asistir a la próxima reunión del Consejo Ejecutivo de la mencionada Comisión, que se celebrará en junio de 2006, a fin de poner de relieve que las instalaciones de comunicaciones del SMSSM de la OMI estarían disponibles para difundir avisos de tsunami mediante los coordinadores de las zonas NAVAREA/METAREA.

Cuestiones relativas a la UIT

Declaraciones de coordinación de la OMI para la UIT y la CEI

15.4 El Comité aprobó el proyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CSR-07 que guardan relación con los servicios marítimos y autorizó a la Secretaría a que transmita la postura aprobada de la OMI, que figura en el anexo 37, a los correspondientes órganos de la UIT para su examen.

Grupo mixto de expertos OMI/UIT

15.5 El Comité también aprobó el restablecimiento del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, con el mandato acordado, a fin de que siga avanzando en la elaboración de una normativa para las radiocomunicaciones marítimas, y autorizó al Grupo a que celebrase una reunión interperiodos del 5 al 7 de julio de 2006 en la sede de la OMI, y le encargó que presentase su informe directamente al MSC 82, dado que el COMSAR 11 no se celebrará hasta febrero de 2007.

Base de datos internacional de COSPAS-SARSAT para el registro de radiobalizas de 406 MHz

15.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1210 - Base de datos internacional de COSPAS-SARSAT para el registro de las radiobalizas de 406 MHz, y manifestó su agradecimiento a COSPAS-SARSAT por su iniciativa adoptada a este respecto.

Enmiendas a la resolución A.888(21) - Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)

15.7 El Comité examinó las propuestas de enmienda a la resolución A.888(21) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

15.8 El Comité respaldó la propuesta del coordinador del grupo de trabajo por correspondencia de suprimir, en el ámbito de la revisión de la resolución A.888(21), el sistema de RLS de COSPAS-SARSAT en la lista de sistemas que pasarían a estar sujetos a control por parte de la IMSO, de conformidad con las propuestas de enmiendas a la resolución (COMSAR 10/16, párrafo 7.1.5 del anexo 10).

15.9 La delegación de los Estados Unidos opinó que este proyecto de revisión de la resolución no había logrado establecer un procedimiento sistemático y ágil para mejorar el SMSSM mediante la adición de nuevos proveedores de servicios satelitarios. Dicho país manifestó su inquietud ante la función propuesta de la IMSO en la aprobación de nuevos sistemas satelitarios y también en el desempeño de la función de vigilancia. A los Estados Unidos le preocupa que se desaliente la participación en el SMSSM de nuevos proveedores de servicios.

Además, Estados Unidos no está de acuerdo con la interpretación jurídica según la cual el riesgo de la OMI, desde el punto de vista jurídico, es diferente al de la IMSO y, por consiguiente, no comparte la opinión de que era necesario en cierto modo excluir a la OMI de las decisiones que podrían adoptarse en relación con la participación de los proveedores de satélites comerciales en el SMSSM. La delegación de los Estados Unidos también tomó nota de que sería necesario introducir enmiendas en el Convenio SOLAS relativas a los proveedores de satélites adicionales, y propuso que el proyecto de resolución se vuelva a remitir al Subcomité COMSAR.

El texto completo de la declaración de la delegación de los Estados Unidos se reproduce en el anexo 42.

15.10 La delegación de Sudáfrica, tras apoyar la opinión de los Estados Unidos, reiteró la inquietud formulada en el COMSAR 10 ante el posible conflicto entre el proceso de aprobación y de vigilancia por la IMSO.

15.11 La delegación de la Federación de Rusia también reiteró la opinión que había expresado en el COMSAR 10 en relación con la evaluación y el reconocimiento de nuevos sistemas, que pasarán a ser competencia de la IMSO, si bien la mencionada delegación apoyaba la función de vigilancia que desempeñará la IMSO.

15.12 Las delegaciones de Alemania y Turquía respaldaron las opiniones expresadas por la delegación de los Estados Unidos.

15.13 El observador de la IMSO explicó detalladamente al Comité las diferencias fundamentales entre el Convenio constitutivo de la IMSO y el Convenio constitutivo de la OMI en relación con los acuerdos contractuales y en materia de responsabilidad con compañías privadas, y el principio de "desvinculación completa" aprobado en el COMSAR 10 (COMSAR 10/16, párrafos 5.31 y5.32). El texto completo de la declaración del observador de la IMSO se reproduce en el anexo 44.

15.14 La delegación de Chipre, respaldada por numerosas delegaciones, estimó que no tenía sentido encargar al Subcomité COMSAR que volviera a examinar la resolución, dado que los aspectos técnicos ya se habían ultimado y las cuestiones sometidas a examen eran de índole política y jurídica, y no técnica, por lo que deberían ser examinadas por el Comité. La delegación del mencionado país propuso que la resolución se vuelva a examinar en el MSC 82, cuando se disponga también de una opinión de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores.

15.15 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la Secretaría señaló que deseaba conservar y defender los privilegios e inmunidades tradicionales de los que goza la OMI y proteger a la Organización de cualquier posible responsabilidad jurídica, y que las observaciones que formulaba deberían acogerse con ese espíritu, y no como un intento de restringir las actividades legítimas de la Organización.

La Directora informó al Comité de que la inmunidad procesal de la que goza la OMI se deriva de su condición jurídica de organismo especializado de las Naciones Unidas. A este respecto, el Convenio constitutivo de la OMI era relevante, dado que establecía el mandato de la Organización. A condición de que ésta continuara actuando dentro del marco de ese mandato, a saber, desempeñando su papel tradicional de organismo regulador en el campo del transporte marítimo internacional, gozaría de los privilegios y las inmunidades que se establecen en la Convención sobre los privilegios e inmunidades de los organismos especializados.

No obstante, en caso de que la OMI se apartara de sus funciones reglamentarias y se involucrara en actividades comerciales, se podría correr el riesgo de que la Organización se viera expuesta a reclamaciones de daños, dado que su inmunidad procesal se basa en el hecho de que la OMI no es una entidad comercial, sino una organización internacional con un mandato normativo. Por consiguiente, el Comité debería tener esos factores en cuenta cuando decida el papel exacto que el MSC debería desempeñar en relación con el establecimiento de los sistemas del servicio móvil de comunicaciones por satélite en el SMSSM. A este respecto, la Directora propuso que, si se consideraba que el actual marco normativo era inadecuado a esos efectos, el Comité podría considerar la posibilidad de introducir una enmienda pertinente en el Convenio SOLAS. La Oficina Jurídica está dispuesta a facilitar al Comité información adicional al respecto en el próximo periodo de sesiones.

15.16 Tras reconocer que cualquier revisión de la resolución no se podrá adoptar hasta la vigésima quinta Asamblea en noviembre de 2007, el Comité acordó volver a examinar el proyecto de texto revisado de la resolución A.888(21) en el MSC 82, basándose en nuevas observaciones y propuestas de los Gobiernos Miembros y en el asesoramiento jurídico.

Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

15.17 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que el acceso de las autoridades SAR, tanto aeronáuticas como marítimas, a los datos de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT), así como a los datos del SIA, aportaría considerables beneficios a los servicios SAR, y acordó tener en cuenta esa opinión cuando elabore normas aplicables a la LRIT en el ámbito del punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima).

15.18 El Comité recordó que había examinado los resultados de la labor del Subcomité acerca de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) y adoptó Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales sobre identificación y seguimiento de largo alcance

de los buques al tratar el punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) (véanse asimismo los párrafos 5.113 a 5.118).

Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento

Decimotercera reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento

15.19 El Comité aprobó la celebración de la decimotercera reunión interperiodos del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que en la actualidad está previsto celebrar en Singapur del 28 de agosto al 1 de septiembre de 2006.

Adopción de enmiendas al Manual IAMSAR

15.20 El Comité recordó que había examinado, en el ámbito del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje), el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR (párrafo 8.6 y anexo 16), que había preparado el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento en su decimosegunda reunión, y que posteriormente había refrendado el COMSAR 10.

15.21 El Comité tomó nota de que el anteproyecto de enmiendas ya había sido aprobado por la OACI, con algunas modificaciones de redacción menores.

15.22 Como se indica en el párrafo 4.49, el Comité adoptó las propuestas de enmienda al Manual IAMSAR y su distribución, de conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21), mediante la circular MSC.1/Circ.1181, tras decidir que deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2007.

Seguridad de los buques de pasaje

15.23 El Comité examinó los resultados de la labor del Subcomité relacionados con la seguridad de los buques de pasaje y adoptó las medidas pertinentes al tratar el punto 4 del orden del día (véanse asimismo el párrafo 4.6).

16 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS

NOVEDADES EN LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Generalidades

16.1 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 81/2 sobre los resultados del TC 55 y en el documento MSC 81/16 sobre las actividades relacionadas con seguridad, protección y facilitación ejecutadas en 2005 y las previstas para 2006 en el ámbito del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para el bienio 2006-2007. Además, la Secretaría facilitó información adicional sobre actividades de cooperación técnica. En el periodo 2004-2005, se organizaron en total 97 misiones encuadradas en actividades del PICT; se celebraron, a nivel nacional, regional y mundial, 115 cursos, seminarios y talleres en los que se formó a 4 181 participantes de todo el mundo.

Red integrada de servicios de guardacostas en África occidental y central

16.2 El Comité observó, que en el ámbito de seguimiento de la reunión de 2003 sobre piratería y robos a mano armada, celebrada en Accra, se había organizado una misión a Senegal, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigeria y Angola en enero de 2006 para enviar a dos expertos encargados de examinar la viabilidad de establecer una Red integrada de servicios de guardacostas en los países del África occidental y central, cuya finalidad es potenciar la cooperación regional entre los Estados ribereños en la esfera de la seguridad marítima y, en particular, luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques. Esta actividad fue copatrocinada con el Reino Unido y el Fondo de Cooperación Técnica de la OMI.

Cuestiones relacionadas con protección marítima

16.3 El Comité observó que se habían entregado eficazmente y con buenos resultados 19 seminarios y talleres regionales y 55 nacionales, y se habían enviado 32 misiones de asesoramiento a los países entre 2003 y 2005, periodo en el que se formó a unas 3 800 personas. En el ámbito del programa de formación para instructores, se han impartido 19 cursos de formación con éxito, y los fondos disponibles en 2005 han permitido formar a 240 personas. Aunque esto refleja un excelente grado de entrega, habida cuenta de la situación del Fondo Fiduciario Internacional de Protección Marítima (IMST) creado en 2003, aún existe una gran demanda de asistencia para implantar el régimen de protección marítima, por lo que se instó a los Estados Miembros y al sector a contribuir generosamente al Fondo IMST.

16.4 El Director de la División de Cooperación Técnica informó al Comité que después del lanzamiento del Programa de cooperación técnica en la esfera de la protección marítima en enero de 2002, el Fondo de Cooperación Técnica de la OMI ha destinado en total 3 859 793 dólares EE.UU. a estos programas, y los donantes han contribuido en total 1 513 525 dólares EE. UU., que se desglosan como sigue:

.1 854 845 dólares EE. UU. aportados al Fondo Fiduciario Internacional de Protección marítima por 11 donantes (Alemania, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, Federación de Rusia, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República de Corea, Suecia y el *Northeast Marine Institute*); y

.2 658 680 dólares EE. UU. donados directamente a determinadas actividades del PICT en la esfera de la protección marítima por tres países (Alemania, Canadá y Reino Unido).

También informó al Comité de que, el 16 de marzo de 2006, el Gobierno del Canadá había firmado un acuerdo de subvención con la OMI, en virtud del cual destinará 500 000 dólares canadienses a la ejecución de seis actividades del Programa mundial de asistencia técnica en la esfera de la protección marítima de la OMI, en el marco de su programa para el desarrollo de la capacidad de lucha contra el terrorismo, y de que el Gobierno del Reino Unido, además de sus contribuciones anteriores, había donado recientemente 196 296 libras esterlinas para siete actividades del PICT en la esfera de la protección marítima.

Proyecto de la Autopista electrónica marina

16.5 El Comité observó que la Secretaría de la OMI participa directamente en el proyecto de la Autopista electrónica marina (MEH) y ayuda a los Gobiernos participantes a identificar el equipo

adecuado y las zonas apropiadas en la costa de Sumatra que bordea los estrechos de Malaca y Singapur. También observó que el proyecto de la Autopista electrónica marina se lanzará una vez que la Junta del Banco Mundial haya aprobado, en mayo de 2006, el proyecto de demostración de la autopista y las partes interesadas hayan firmado los acuerdos de subvención necesarios.

Proyecto de piloto para la seguridad de los transbordadores nacionales

16.6 La Secretaría informó al Comité que, en el marco del programa de cooperación técnica de la OMI, se había avanzado en la mejora de las operaciones de los transbordadores nacionales, ya que la continua pérdida de vidas originada por siniestros en estos transbordadores ha propiciado un cambio de actitud. En este sentido, la OMI e INTERFERRY han firmado un Memorando de entendimiento (MDE) el 20 de enero de 2006, en el que queda constancia oficialmente del propósito de ambas organizaciones de colaborar en la mejora de la seguridad de transbordadores nacionales no regidos por los convenios trabajando conjuntamente, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI (PICT), actividades encaminadas a la creación de capacidad en países en desarrollo. Tras firmar este Memorando, ambas Organizaciones han llevado a cabo un análisis detallado basado en investigaciones empíricas de los programas de cara a establecer un grupo de trabajo en el país piloto en septiembre de 2006, en el que se invitará a participar a diversas partes y expertos. En estos momentos, se prevé llevar a cabo tres proyectos pilotos en distintas partes de Bangladesh y las lecciones extraídas de estos proyectos servirán como modelo para desarrollar proyectos en otros países en los que sea preciso abordar la seguridad de los transbordadores.

16.7 El Comité expresó su agradecimiento a los donantes, invitó a los Gobiernos y al sector a contribuir al PICT y pidió a la Secretaría que siguiera facilitando al Comité información actualizada sobre la marcha de ese programa.

Programa de cursos modelo de la OMI

16.8 El Comité tomó nota de la información actualizada sobre el proyecto de cursos modelo de la OMI facilitada en el documento MSC 81/16/1 y pidió a la Secretaría que efectuara un seguimiento del proyecto e informara de las novedades en el MSC 82.

17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

Resultados del MEPC 53 (Informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano)

17.1 El Comité recordó que el MSC 78 había acordado que el Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano debía reunirse al menos una vez al año, preferiblemente en periodos alternos del MSC y el MEPC, según proceda, una vez que los presidentes del los dos Comités hubieran celebrado consultas al respecto.

17.2 El Comité recordó asimismo que el MEPC 53 había vuelto a constituir el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano a fin de desarrollar la estrategia de la Organización para abordar el factor humano.

17.3 El Comité aprobó en general el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano (MEPC 53/WP.12, MSC 81/17 y MSC 81/WP.3) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

17.4 El Comité aprobó la circular MSC-MEPC.7/Circ.1, Lista de comprobaciones para el examen de las cuestiones del factor humano por los órganos de la OMI, así como la propia lista de comprobaciones, y pidió a todos los subcomités y Grupos de trabajo que utilizaran esta lista al elaborar o enmendar instrumentos de la OMI obligatorios o con carácter de recomendación.

17.5 El Comité tomó nota de la posible relación que puede establecerse en el futuro entre la lista de comprobaciones mencionada en el párrafo 17.4, y las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.1099 - MEPC/Circ.405). Por consiguiente, el Comité encargó a la reunión de presidentes y a la Secretaría que preparara las enmiendas oportunas a estas Directrices.

17.6 El Comité aprobó las siguientes circulares:

.1 MSC-MEPC.7/Circ.2 - Consolidación de la aportación del factor humano a la labor de la OMI;

.2 MSC-MEPC.7/Circ.3 - Marco para el examen de la cuestión de la ergonomía y el entorno de trabajo; y

.3 MSC-MEPC.7/Circ.4 - Estrategia de la Organización para abordar el factor humano,

y pidió a los órganos auxiliares que tomaran las medidas oportunas en este contexto.

17.7 El Comité recordó que, bajo el punto 9 del orden del día (Líquidos y gases a granel), había aprobado Directrices sobre los elementos básicos de un programa de salud y seguridad en el trabajo a bordo (véase el párrafo 9.3).

17.8 El Comité respaldó la decisión del MEPC 53 de remitir el documento MEPC 53/INF.7 al Subcomité FSI para que adopte las medidas oportunas en el ámbito de su punto de orden del día "Estadísticas e investigaciones de siniestros".

17.9 Tras recordar la decisión de los comités de seguir constituyendo el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC (véase el párrafo 17.1 *supra*), el Comité acordó que ello permitiría garantizar que pueda ponerse en práctica ágilmente la estrategia de la Organización para abordar los aspectos relacionados con el factor humano.

Evaluación del efecto y la eficacia de la implantación del Código IGS

17.10 El Comité recordó que:

.1 el MSC 75 había acordado que, al concluir el 1 de julio de 2002 la segunda fase de la implantación del Código IGS, que afecta a la totalidad de la flota mercante mundial, se llevara a cabo un análisis para evaluar el efecto del Código en la seguridad de los buques, a fin de determinar su contribución a la mejora de la seguridad y la calidad de la navegación;

.2 a fin de recabar los datos e información pertinentes y de realizar una evaluación eficaz del estado de implantación del Código IGS y sus efectos, el Secretario

General constituyó un grupo de expertos independientes, seleccionados entre las administraciones, organizaciones, el mundo académico y el sector marítimo; y

.3 el MSC 80, tras recibir un informe provisional sobre las actividades del Grupo, pidió a la Secretaría que presentara el informe final del Grupo en este periodo de sesiones.

17.11 El Comité examinó en líneas generales el informe del Grupo de expertos independientes (MSC 81/17/1), y el Presidente del Grupo observó en particular que:

.1 en las tres reuniones que celebró en la OMI, el Grupo reconoció que en la recopilación de los denominados "datos cuantitativos" que debían recopilarse a partir de, por ejemplo, los registros sobre detención de la supervisión por el Estado rector del puerto, hubieran presentado limitaciones importantes para indicar cualquier efecto de la implantación del Código IGS. Por consiguiente, el Grupo reconoció la necesidad de confiar en el juicio de los expertos en cuanto al efecto del Código IGS a partir de opiniones subjetivas recopiladas en diversos niveles del sector marítimo;

.2 el Grupo elaboró cuatro cuestionarios para el personal de a bordo, el personal de tierra, las compañías navieras y las Administraciones. La Universidad Marítima Mundial (UMM) recopiló todos los datos recibidos como respuesta a los cuestionarios y los presentó a la Secretaría de la OMI para que llevara a cabo un análisis preliminar. A continuación, se invitó al Grupo a que examinara y validara los datos y el análisis preliminar;

.3 el Grupo descubrió que una mayoría abrumadora de las respuestas apoyaba el Código IGS y deliberó ampliamente al respecto. En el Grupo hubo consenso en cuanto a que el interés por participar en el estudio fue mayor entre aquellos que, en general, habían disfrutado de algunas ventajas derivadas de la implantación del Código. La opinión ponderada del Grupo es que, si bien los resultados no pueden considerarse una muestra representativa de todo el sector, sí constituyen un modelo de la experiencia colectiva de aquellos que apoyan el Código. El Grupo también estuvo de acuerdo en que esto último representaba una restricción en la metodología del ejercicio de recopilación de datos y opinó que sólo podría superarse mediante un estudio de expertos en el sector para garantizar que se recojan de forma específica las opiniones de quienes no apoyan el Código;

.4 a partir de los datos recopilados, el Grupo extrajo las siguientes conclusiones:

.4.1 la consideración del Código IGS como un avance hacia el objetivo de la eficacia a través de una cultura de la seguridad comporta claramente ventajas palpables;

.4.2 el cumplimiento del Código IGS podría facilitarse agilizando el proceso administrativo mediante las medidas siguientes:

.1 racionalización y reducción del papeleo en el que se basa el cumplimiento del Código IGS, en particular el sistema de gestión de la seguridad (SGS);

.2 mayor uso de la tecnología y de la informática para reducir el papeleo;

.3 identificación de partes comunes en el Código IGS y, por ejemplo, el Código PBIP, e integración de las prescripciones documentales;

.4 motivación a la gente de mar para que utilice los sistemas de notificación y vigilancia a fin de mejorar los sistemas de gestión de la seguridad;

.5 participación de la gente de mar en la elaboración y la mejora continua de los manuales relativos al Código;

.6 aumento de la formación integrada para todos los interesados;

.7 estudio de las medidas para reducir el coste del cumplimiento; y

.8 mejora del cumplimiento del Código IGS mediante la vigilancia y elaboración de los indicadores del rendimiento; y

.4.3 no se examinó el efecto de la supervisión por el Estado rector del puerto en este ámbito, si bien parece conveniente profundizar en el estudio de esta cuestión.

.5 el Grupo recomendó lo siguiente:

.5.1 deberá realizarse otro estudio en una fecha posterior para examinar de modo específico:

.1 la relación de causa y efecto entre la implantación del Código IGS y el historial de seguridad del Estado de abanderamiento;

.2 la relación entre la supervisión por el Estado rector del puerto y el cumplimiento del Código IGS; y

.3 la posibilidad de que los cambios en el texto de las prescripciones del Código faciliten el cumplimiento y se traduzcan en una mejora de la cultura de la seguridad,

.5.2 en respuesta a los datos producidos para este estudio:

.1 deberán estudiarse métodos para racionalizar la implantación del Código mediante la tecnología y un mayor uso de la informática;

.2 deberá examinarse la armonización de los códigos IGS y PBIP en la documentación de a bordo;

.3 deberá fomentarse la reducción del papeleo;

.4 deberán revisarse las directrices para las Administraciones con el fin de que sean más fácil de utilizar; y

.5 deberán elaborarse nuevas directrices para ayudar a las compañías a implantar el Código,

.5.3 deberán divulgarse ampliamente los resultados del estudio en el sector para mostrar cómo la adopción de una actitud positiva en lo que respecta al Código IGS puede traducirse en ventajas palpables en los ámbitos operacional, financiero y de seguridad.

17.12 El observador de la CIOSL apoyó los resultados del estudio, aunque señaló que no es seguro que la gente de mar pueda responder a los cuestionarios sin miedo a posibles represalias por parte de las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto.

17.13 La delegación de Grecia opinó que el estudio detallado recomendado por el Grupo debía incluir también los demás "sistemas de control de calidad paralelos", como la gestión de buques tanque y la autoevaluación, la norma ISO 9000, etc., que son los que exigen las principales compañías petroleras, lo que origina un "papeleo" adicional innecesario. En este contexto, es necesario que las Administraciones, las sociedades de clasificación y las compañías dispongan de orientaciones para mejorar la implantación del Código IGS al tiempo que se reduce el papeleo.

17.14 El Comité expresó su agradecimiento al Secretario General y al Grupo de expertos independientes, y en especial a su Presidente, por la ingente labor desarrollada en el escaso tiempo de que había dispuesto el Grupo, y acordó encargar al Grupo mixto de expertos MSC/MEPC sobre el factor humano que examinara detalladamente este informe en su próxima reunión.

Información actualizada sobre las investigaciones de las cualidades de liderazgo y su influencia sobre el factor humano

17.15 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento MSC 81/INF.12 (Reino Unido) sobre las investigaciones de las cualidades de liderazgo y su influencia sobre el factor humano y la publicación de un folleto titulado "*Leading for Safety*" (Dirigir la seguridad) y acordó encargar al Grupo mixto de expertos MSC/MEPC sobre el factor humano que examinara detalladamente este documento en su próxima reunión.

Otros asuntos

17.16 El observador de la ISF informó al Comité de que la 94ª conferencia de la OIT, celebrada en 2006, había adoptado la resolución de establecer un Grupo mixto de trabajo OIT/OMI a fin de examinar aspectos del factor humano que estén en el ámbito de competencias de ambas organizaciones.

18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

GENERALIDADES

18.1 El Comité recordó que el MSC 80, tras examinar el Grupo de trabajo (MSC 80/WP.9), había decidido en particular:

.1 aprobar los proyectos de enmiendas a las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI que habían sido aprobadas también por el MEPC 53;

.2 acordó que las cuestiones pendientes en relación con las Directrices sobre la EFS se examinen más a fondo en el seno de un grupo de trabajo en el lapso interperiodos;

.3 acordar que las enmiendas a la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI sólo serán necesarias si se decide constituir un grupo de expertos en EFS; y

.4 por lo que respecta a la relación entre la EFS y las normas basadas en objetivos, tomar nota de la opinión del Grupo de que las tres primeras etapas de la EFS (identificación de los riesgos, evaluación de los riesgos y opciones de control del riesgo) pueden servir de base para fijar metas de alto nivel (nivel I) y prescripciones funcionales (nivel II) de las normas basadas en objetivos. Del mismo modo, la últimas tres etapas (opciones de control del riesgo, evaluación de la rentabilidad, recomendaciones) pueden incorporarse a los niveles IV y V de las normas basadas en objetivos, al ayudar elegir entre soluciones técnicas o reglamentarias alternativas para problemas específicos.

18.2 El Comité recordó también que el MSC 80, tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 80/WP.9) en lo referente al Grupo de expertos en EFS, había decidido lo siguiente:

.1 acordar que sólo se establecería un grupo de expertos en EFS cuando sea necesario y sólo se revisaría un estudio de EFS si el Comité tiene previsto utilizar tal estudio para tomar una decisión sobre una cuestión concreta;

.2 por lo que respecta al mandato y al proceso de revisión de la EFS, que un grupo de trabajo por correspondencia elaborara orientaciones en el lapso interperiodos;

.3 por lo que respecta a la estructura del Grupo de expertos, tomar nota de que el Grupo de trabajo había preparado tres opciones sobre posibles estructuras (párrafos 14 y 15 y anexo 2 del documento MSC 80/WP.9), y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al respecto en el MSC 81; y

.4 por lo que respecta a la selección de expertos y a los procedimientos para constituir el Grupo de expertos, acordar en principio que cuando el Comité decida establecer un Grupo de expertos en EFS para un proyecto específico, debe determinar el número de periodos de sesiones necesarios para ultimarlo y nombrar un presidente y un vicepresidente. Se invitó a los Gobiernos Miembros y a las

organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas sobre estas cuestiones en el MSC 81, teniendo en cuenta los párrafos 18 a 24 del documento MSC 80/WP.9.

18.3 El Comité recordó asimismo que el MSC 80 había establecido un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en el lapso interperiodos con arreglo al mandato que figura en el párrafo 7.21 del documento MSC 80/24, y había acordado constituir un Grupo de redacción sobre EFS en este periodo de sesiones.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

18.4 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18) y, tras aprobarlo en general, tomó las medidas específicas que se indican en los párrafos 18.5 a 18.13.

Enmiendas a las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023)

18.5 Tras examinar los proyectos de enmiendas a las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023), que se indican en los párrafos 7 a 25 y en los anexos 1 y 2 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18), el Comité, en lo referente a:

.1 interdependencias y una combinación de opciones de control del riesgo (RCO), respaldó las propuestas de enmiendas a los nuevos párrafos 7.3.3 y 7.3.3 de las Directrices relativas a la EFS;

.2 la aclaración de una tecnología concreta, sancionó la conclusión del Grupo de que no era necesario enmendar las Directrices;

.3 el equilibrio entre las partes interesadas, sancionó la conclusión del Grupo que no era una cuestión que tuviera que examinar la OMI, ya que es una Organización que se ocupa solamente de la seguridad, por lo que no es necesario adoptar ninguna otra medida para garantizar el equilibrio entre las partes interesadas;

.4 la rentabilidad y los criterios de aceptación del riesgo, respaldó los anteproyectos de enmiendas a los apéndices 5 y 7 de las Directrices relativas a la EFS;

.5 cuestiones relativas al acuerdo entre los expertos, sancionó los anteproyectos de inclusión de un nuevo apéndice sobre el grado de acuerdo entre los expertos y la adición de un nuevo párrafo en el que se haga referencia a este apéndice de las directrices relativas a la EFS;

.6 la subjetividad derivada de acontecimientos recientes, hizo suya la conclusión del Grupo de que no es necesario enmendar las directrices relativas a la EFS, ya que el propio proceso de EFS está diseñado para contemplar la subjetividad; y

.7 los proyectos de enmiendas encaminados a estipular que el escenario de fallo y accidente del modelo genérico debe ir acompañado por una probabilidad cuantitativa de ocurrencia del riesgo, hizo suya la conclusión del Grupo de que no es necesario enmendar las directrices relativas a la EFS.

18.6 Al examinar el documento MSC 81/18/1 (Japón), el Comité tomó nota de la información sobre la investigación de la eficacia de las redes de Bayes y la propuesta de utilizar la expresión "DCR (diagrama de comparación de riesgos)" en lugar del término actual utilizado en las directrices, "árbol de comparación de riesgos (ACR)".

18.7 El Comité acordó poner en conocimiento del Grupo de redacción estas conclusiones, y le encargó que las tuviera en cuenta al ultimar el anteproyecto de enmiendas a las directrices EFS.

Enmiendas a las Orientaciones para la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022)

18.8 Al examinar los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18), junto con los resultados del Grupo de trabajo reunido en el MSC 80 (MSC 80/WP.9, párrafos 10, 14, 15, 18 a 24, y anexo 2), el Subcomité tomó las medidas indicadas en los párrafos 18.9 a 18.12 con respecto a las cuestiones relacionadas con el Grupo de expertos EFS, y en particular, con respecto a las orientaciones para llevar a cabo una revisión de la EFS, la estructura del Grupo de expertos, los procedimientos para la selección de los expertos y los aspectos de gestión de proyecto de estudios de EFS de gran alcance, y encargó al Grupo de redacción que tomara estas medidas en consideración al preparar proyectos de enmiendas a las Orientaciones para la aplicación del PAFH y la EFS en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022). En este contexto, la delegación del Japón señaló que estas orientaciones se han usado sólo en pocos casos e hizo hincapié en la importancia de utilizarlas todo lo posible.

Orientaciones para realizar un estudio de EFS

18.9 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de orientaciones para que un grupo de expertos en EFS lleve a cabo un estudio de EFS elaboradas por el Grupo, que figuran en los párrafos 11 y 12 del documento MSC 80/WP.9, con las modificaciones propuestas por el Grupo de trabajo por correspondencia, que se recogen en el anexo 3 del documento MSC 81/18, y trasladó el proyecto de Orientaciones al Grupo de redacción para que éste tomara las medidas oportunas en el marco de la revisión de dichas orientaciones.

Estructura del Grupo de expertos en EFS

18.10 El Comité examinó las siguientes tres opciones para estructurar el Grupo de expertos en el EFS según se indican en los párrafos 15 y 16 del MSC 80/WP.9:

Opción 1: *Participación abierta a todos los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales*: se invitará a todos los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que designen un representante para que participe en el Grupo de expertos;

Opción 2: *Participación limitada a candidatos selectos*: se invitaría a los Gobiernos Miembros a designar uno o varios candidatos para formar una lista permanente de expertos en EFS, pero sólo se seleccionará un número limitado de candidatos de la lista antedicha para que participen en la labor del Grupo de expertos; o

Opción 3: *Participación abierta a todos los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales, pero la aprobación del informe final se limitará a*

candidatos selectos: se invitaría a todos los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a designar un representante para que participe en el Grupo de expertos. Sin embargo el informe final estará a cargo de un número aprobado de expertos en EFS, lo que representa una combinación (una solución intermedia) entre las opciones 1 y 2.

Tras examinar las opciones planteadas, se decantó por la opción 1.

Selección de los expertos y procedimiento para establecer un grupo de expertos en EFS

18.11 El Comité examinó propuestas para seleccionar los expertos y procedimientos para establecer un grupo de expertos en EFS, según se indica en los párrafos 18 a 24 del documento MSC 80/WP.9, y tras aprobar las propuestas, las trasladó al Grupo de redacción para que éste tomara las medidas oportunas.

Aspectos de gestión de proyecto para estudios de EFS de gran alcance

18.12 Con respecto a los aspectos de gestión de proyecto para estudios de EFS de gran alcance propuestos por el Grupo de trabajo por correspondencia en el anexo 4 del documento MSC 81/18, el Comité respaldó la propuesta del Grupo de incluir estos aspectos de gestión de proyecto en el anexo 3 de las citadas orientaciones y dio las instrucciones oportunas en este sentido al Grupo de redacción.

Índice de riesgos para la protección del medio marino

18.13 El Comité tomó nota de la decisión del Grupo de trabajo por correspondencia de presentar sus resultados en cuanto a la elaboración de un índice de riesgos para la protección del medio marino directamente al MEPC 55.

OTROS ASUNTOS

Relación entre el análisis de riesgos, la EFS y las normas basadas en objetivos

18.14 El Comité tomó nota del documento MSC 81/18/2 (Grecia), en el que se señala que, aunque la metodología de la EFS está consagrada, no debe confundirse con las técnicas de "Análisis de riesgos", y por ello se debe apoyar la elaboración de técnicas de análisis de riesgo y normas independientes basadas en objetivos, y remitió el documento al Grupo de redacción y al Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos a título informativo.

Información sobre SAFEDOR

18.15 El Comité tomó nota de la información facilitada por Dinamarca (MSC 81/INF.13 y MSC 81/INF.14) sobre el proyecto SAFEDOR, que guarda relación con las actividades de la OMI en la esfera de la EFS y las normas basadas en objetivos, y acordó transmitir estos documentos al Grupo de redacción y al Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos a título informativo.

ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE REDACCIÓN

18.16 Según lo acordado en el MSC 80, el Comité estableció un grupo de redacción y le encargó, que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

.1 finalizara la revisión de las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023) basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18) y teniendo presente el documento MSC 81/18/1 (Japón); y

.2 finalizara la revisión de las Orientaciones para la aplicación del proceso de análisis del sector humano y la evaluación formal de la seguridad en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022), basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18) y en el informe del Grupo de trabajo reunido en el MSC 80 (MSC 80/WP.9).

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

18.17 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 81/WP.8), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Enmiendas a la circular MSC/Circ.1023 - MEPC/Circ.392 (Directrices relativas a la EFS)

18.18 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC sancione esta decisión, los proyectos de enmiendas a las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392), y el correspondiente proyecto de circular MSC-MEPC.2, que figura en el anexo 1 del documento MSC 81/WP.8.

Enmiendas a la circular MSC/Circ.1022 - MEPC/Circ.391 (Orientación sobre el uso del PAFH y la EFS)

18.19 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC sancione esta decisión, los proyectos de enmiendas a la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022 - MEPC/Circ.391), y el correspondiente proyecto de circular MSC-MEPC.2, que figura en el anexo 2 del documento MSC 81/WP.8.

18.20 Por lo que respecta a la estructura del grupo de expertos, según se indica en l párrafo 33 de la orientación que figura en el anexo 2 del documento MSC 81/WP.8, el Comité acordó añadir al principio del párrafo la siguiente frase: "Cuando se establezca el grupo de expertos, se considerará un grupo de trabajo, a efectos de lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo".

Índice de riesgos para la protección del medio marino

18.21 Tras examinar el anexo 5 modificado del documento MSC 81/18 (Criterios de evaluación del riesgo ambiental), el Comité acordó trasladar este documento al MEPC para su examen, y pidió a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

Vínculos entre el análisis de riesgos, la EFS y las normas basadas en objetivos, e información sobre SAFEDOR

18.22 El Comité animó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran, al MSC y al MEPC, propuestas y observaciones para facilitar la labor de definir los criterios de evaluación del riesgo para la protección del medio marino, los vínculos entre la EFS y las normas basadas en objetivos y la información facilitada por SAFEDOR.

Mantenimiento en el orden del día

18.23 El Comité respaldó la recomendación del grupo de mantener este punto en el orden del día del MSC 82 para seguir perfeccionando las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023 - MEPC/Circ.392) y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022 - MEPC/Circ.391), en especial por lo que respecta al índice de riesgos para la protección del medio marino y al examen de un estudio de EFS por el Grupo de expertos.

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

INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

19.1 El Comité recordó que, desde el MSC 77, los informes habituales trimestrales y mensuales sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques vienen distribuyéndose en la serie MSC.4/Circ., y el informe anual correspondiente al año natural 2005 se ha publicado con la signatura MSC.4/Circ.81.

19.2 El Comité recordó también que desde junio de 2001, atendiendo a las instrucciones del MSC 74, las circulares MSC que informan de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques diferencian (en anexos separados) entre casos reales de piratería y robos a mano armada, y tentativas de ataque.

19.3 Al examinar el documento MSC 81/19 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se notificaron a la Organización, tratándose ya sea de tentativas como de casos reales, en 2005 fue de 266, lo que supone una disminución de 64 (19%) con respecto a los datos de 2004. El número total de de actos de piratería y robos a mano armada reales y tentativas de ataque perpetrados contra los buques asciende, entre 1984 y finales de abril de 2006, a 4 081.

19.4 El Comité observó que, aunque este descenso anual del 19% en los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se han notificado y la continua disminución del número de ataques en los últimos tres años son tendencias positivas, no deben hacer olvidar que por el contrario el informe anual apunta a un incremento en la violencia de los ataques. La incidencia de estos actos sigue siendo un motivo de preocupación y por ello, el Comité hizo hincapié, como en periodos de sesiones anteriores, en que aún queda mucho por hacer para reducir esta amenaza.

19.5 El Comité observó que, de los informes recibidos se desprende que las zonas más afectadas en 2005 (es decir, las que se han notificado cinco o más sucesos) habían sido el Lejano Oriente, en particular el mar de la China meridional y el estrecho de Malaca, África occidental, Sudamérica y el Caribe, el océano Índico y África oriental, y que en el documento MSC 81/19 se recoge información estadística detallada a este respecto. El Comité tomó nota asimismo de que

la mayoría de los ataques se habían producido a escala mundial en aguas territoriales, mientras los buques estaban anclados o fondeados.

19.6 El Comité expresó su inquietud ante los muchos informes que se han recibido sobre casos en los que las tripulaciones han sido violentamente atacadas por grupos de cinco a 10 personas armadas con navajas o pistolas. También se observó que, en 2005, 152 tripulantes resultaron heridos o fueron atacados. Unos 652 tripulantes fueron capturados como rehenes o secuestrados, y aún se desconoce el paradero de 11 de ellos. Se ha notificado el secuestro de 16 buques y aún se desconoce el paradero de un remolcador y una gabarra.

19.7 El Comité observó que, aunque tras los ataques del 11 de septiembre de 2001 se ha hecho especial hincapié en el incremento de la protección marítima, la piratería y los robos a mano armada son un problema que sigue preocupando a la gente de mar y al sector naviero. No obstante, la implantación en julio de 2004 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP ha tenido un impacto positivo en la reducción de la piratería y los robos de mano armada, especialmente en zonas portuarias. Aunque es difícil cuantificar los efectos de la aplicación de la regla XI-2/7 del Convenio SOLAS (Amenazas a los buques), el número de casos reales e intentos de robos a mano armada perpetrados contra buque situados en zonas portuarias se ha reducido de 232 en 2003 a 173 en 2004 (una reducción del 25%) y a 135 en 2005 (una reducción adicional del 22%). A pesar de esta mejora, los Gobiernos Contratantes han de ser conscientes de que cualquier caso de robo a mano armada que tenga lugar en sus zonas portuarias pone seriamente en tela de juicio el cumplimiento del régimen de protección marítima en los puertos e instalaciones portuarias de los países afectados.

19.8 Tras observar que después del MSC 80 la Secretaría había recibido muy pocos informes de los Gobiernos Miembros sobre las iniciativas que han adoptado respecto a los casos notificados en sus aguas territoriales, el Comité reiteró que es necesario que todos los Gobiernos comuniquen con urgencia a la Organización la información solicitada.

INICIATIVAS PARA CONTRARRESTAR CASOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA EN EL MAR

Somalia

19.9 Al examinar el documento MSC 81/19/1 (Secretaría), el Comité tomó nota de la iniciativa adoptada por la vigésima cuarta Asamblea sobre piratería y robos a mano armada perpetrados frente a la costa de Somalia y en particular de la adopción de la resolución A.797(24) - Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia.

19.10 En esa resolución, la Asamblea condena y deplora todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y pide a todas las partes que puedan prestar asistencia que adopten medidas de conformidad con las disposiciones del derecho internacional, a fin de garantizar que todos los actos de piratería y robos a mano armada o tentativas de ataque contra los buques cesen de inmediato y se abandonen todos los planes para cometerlos, y que todo buque secuestrado sea liberado de manera inmediata e incondicional y no se cause a la gente de mar que preste servicio en ellos.

19.11 La resolución A.979(24) se examinó en la 5387ª sesión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, celebrada el 15 de marzo de 2006, en relación con el punto del día titulado "La situación en Somalia" y la declaración del Presidente sobre la situación en Somalia, emitida el 15

de marzo de 2006 (documento S/PRST/2006/11), sobre piratería y robos a mano armada, se recoge en el párrafo 7 del documento MSC 81/19/1.

19.12 El Comité tomó nota de que la OIT estaba dispuesta en cooperar con la OMI en cualquier futura reunión o deliberación sobre piratería y robos a mano armada.

19.13 Al informar al Comité sobre el secuestro ilícito del buque pesquero **Dong Won Nº 628** frente a la costa de Somalia el 4 de abril de 2006, la República de Corea, agradeció, entre otras cosas, a todas las partes interesadas la asistencia prestada a la tripulación, recalcó su compromiso con la cooperación y la coordinación regional y se ofreció a financiar plenamente, a través del PICT de la Organización, un seminario/taller regional sobre lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques para los Estados de África oriental. En el anexo 45 se recoge el texto completo de la declaración de la República de Corea.

19.14 En este contexto, el Comité tomó nota de que la delegación de Sudáfrica había observado que cualquier medida encaminada a abordar este problema debía canalizarse a través de la Organización, y concretamente del PICT, en colaboración con los Gobiernos de la región, y teniendo en cuenta las actividades regionales.

19.15 El Comité tomó nota del informe de Kenya sobre una reunión regional celebrada en Mombasa en enero de 2006, en la que se habían adoptado planes a corto y largo plazo para luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, en el que se señala que está previsto celebrar otra reunión en el futuro sobre este tema.

19.16 El Comité tomó nota de que el Secretario General había hecho un llamamiento a los Estados Miembros de las Naciones Unidas que puedan ofrecer asistencia a que lo hagan lo antes posible, y en particular, a pedir que los buques de guerra y las aeronaves militares estén en la zona mantengan una vigilancia y respondan a las solicitudes de asistencia de buques objeto de ataques, y tomen medidas para desembarcar a los culpables del país más cercano para someterlos a juicio. En este contexto, el Reino Unido comunicó al Comité que en la actualidad hay buques de la Armada Real que se encuentran en la región y que tomarían las medidas oportunas.

19.17 El Secretario General informó al Comité que el SRCC inaugurado recientemente en Mombasa, y los dos subcentros que se están construyendo en la República Unida de Tanzanía y en la Seychelles a fines de búsqueda y salvamento también dispondrán de medios para notificar actos de piratería.

Seminario en Yemen y taller en Omán

19.18 Al examinar el documento MSC 81/5/5, el Comité recordó que el MSC 80 (documento MSC 80/INF.13) había recibido un informe preliminar sobre el seminario subregional de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y protección marítima celebrado en Sanaa (República del Yemen) del 9 al 13 de abril de 2005 (seminario de Sanaa). El Comité tomó nota de los informes sobre el seminario de Sanaa y el taller de seguimiento celebrado en Muscat (Sultanato de Omán), del 14 al 18 de enero de 2006 (taller de Muscat).

19.19 El Comité tomó nota de que la finalidad del seminario y el taller había sido evaluar, potenciar y mejorar la legislación nacional, la coordinación nacional y regional y la comunicación y cooperación a escala nacional y entre los Estados de la subregión. El taller de Muscat había tomado como orden del día la estrategia recogida en la resolución aprobada por los 10 Estados que habían participado en el seminario de Sanaa.

19.20 El Comité acordó que, en última instancia, el éxito de estas actividades dependerá de las medidas de seguimiento que adopten los Gobiernos participantes para mejorar la cooperación, coordinación y comunicación a escala nacional y en toda la subregión, y en particular, de la implantación de los posibles memorandos de entendimiento sobre cooperación regional.

19.21 La delegación del Yemen comunicó al Comité que, después del seminario de Sanaa, el Gobierno del Yemen había presentado un proyecto de memorando de entendimiento (MDE) al taller de Muscat, y que este proyecto, junto con las propuestas de Egipto, se había transformado en un proyecto de memorando de entendimiento sobre cooperación regional para incrementar la protección marítima y luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el mar Rojo y el golfo de Adén.

19.22 El Comité tomó nota de que el Gobierno del Yemen está celebrando actualmente consultas diplomáticas con otros Gobiernos Contratantes que han participado en el seminario de Sanaa y en el taller de Muscat para fijar una fecha para la firma del MDE, si es posible en la segunda mitad del 2006. En el interim, Djibouti, Somalia, Sudán y Yemen ya han firmado acuerdos diplomáticos para coordinar sus iniciativas de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

19.23 La delegación del Yemen informó asimismo de que el Servicio de Guardacostas en Yemen había detenido a un grupo de piratas en una tentativa de ataque contra un yate situado a 27 millas de las costas del Yemen y que había trasladado a estas personas al Yemen para someterlos a juicio. En el anexo 46 se recoge el texto completo de la declaración de la delegación del Yemen.

Estrechos de Malaca y Singapur

19.24 El Comité recordó que, en su 93º periodo de sesiones, el Consejo había examinado la protección de vías marítimas esenciales y había acordado, entre otras cosas, que la Organización había desempeñado y podía seguir desempeñando un papel determinante en la protección de las vías de navegación de importancia y significado estratégico. A tal efecto, había decidido que los esfuerzos de la Organización debían centrarse en estos momentos en el incremento de la seguridad, la protección y la protección ambiental en los estrechos de Malaca y Singapur y, tras aceptar el ofrecimiento de la delegación de Indonesia, había acordado celebrar una reunión patrocinada por la OMI en Yakarta en 2005 para examinar posibles iniciativas y medidas para potenciar estos objetivos, y había autorizado al Secretario General a dar los pasos necesarios para ello.

La reunión de Yakarta

19.24 El Comité tomó nota de que, atendiendo estas decisiones del Consejo y después de que el Secretario General y el Gobierno de la República de Indonesia celebraran las consultas pertinentes, se había celebrado una reunión en Yakarta el 7 y 8 de septiembre de 2005. La reunión, que se organizó en colaboración con los Gobiernos de todos los Estados ribereños de los estrechos de Malaca y Singapur (es decir, Indonesia, Malasia y Singapur), contó con la participación de representantes de 34 Estados, dos organizaciones intergubernamentales y siete no gubernamentales.

La reunión de Yakarta comprendió una serie de ponencias y declaraciones, junto con deliberaciones abiertas sobre temas tales como:

.1 opiniones de los Estados ribereños: últimos acontecimientos y visión de futuro;

.2 perspectiva de los Estados usuarios: reflexiones sobre la cooperación;

.3 perspectiva del sector: responsabilidades sociales; y

.4 posibles modalidades de cooperación: reparto de responsabilidades en los estrechos de Malaca y Singapur.

Además, los representantes de los organismos de defensa de los Estados ribereños facilitaron información en esa reunión sobre las iniciativas de protección del estrecho de Malaca; el representante de la OHI había ofrecido una exposición sobre las necesidades hidrográficas y cartográficas para navegar por los estrechos de Malaca y Singapur, y los representantes de la Secretaría de la OMI habían ofrecido una exposición sobre el proyecto de demostración de la Autopista electrónica marina en los estrechos de Malaca y Singapur.

La reunión consiguió su principal objetivo, es decir, ofrecer un foro para debatir estas cuestiones y acordar un marco de cooperación que permita mejorar la seguridad de la navegación, la protección ambiental y la protección en los estrechos de Malaca y Singapur, según se indica en la declaración adoptada por unanimidad por los participantes. Se deben celebrar otras reuniones de seguimiento. Se están haciendo ya los preparativos necesarios para la reunión de seguimiento en Malasia en septiembre de 2006, y la próxima reunión preparatoria 3+1 (Estados ribereños y OMI) se celebrará el 23 y 24 de mayo de 2006 en Kuala Lumpur.

Otras iniciativas de la OMI para luchar contra los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados en el mar

19.26 El Comité observó que se habían celebrado seminarios subregionales sobre protección marítima, piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques recientemente en Bombay (India) (3 a 7de abril de 2006) y en Trinidad y Tabago (24 a 28 de abril de 2006), y como ya se ha mencionado está previsto celebrar una reunión regional sobre piratería y robos a mano armada en Mombasa (Kenya) este verano. También se encuentran en una fase avanzada los preparativos para una reunión regional de cooperación con la Organización marítima del África occidental y central (OMAOC) sobre el posible establecimiento de una red integrada de servicios de guardacostas en los Estados de esta región.

20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y CUESTIONES CONEXAS

Estado de los convenios, protocolos relacionados con la seguridad y enmiendas a los mismos y de los códigos y recomendaciones

20.1 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre el grado de aceptación, a 31 de marzo de 2006, de los convenios y protocolos relacionados con la seguridad y de las enmiendas a los mismos y de la implantación de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad (MSC 81/20 y MSC 81/INF.15), y tomó nota de la información facilitada verbalmente por la Secretaría sobre instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión a convenios y protocolos de la OMI relacionados con la

seguridad que se han depositado ante el Secretario General después de o en la fecha en que se prepararon estos documentos.

20.2 En relación con la cuestión concreta del grado de implantación de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad, la Secretaria presenta una vez cada dos años en el primer periodo de sesiones celebrado después de cada Asamblea, el Comité recordó que el MSC 78 había observado que se había recibido un número muy escaso de actualizaciones y había pedido a la Secretaría que publicara la circular MSC/Circ.1150, relativa al Suministro de información sobre la implantación de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos no obligatorios, a fin de alentar a los Estados Miembros a proporcionar la información pertinente a la Secretaría y, en caso de que la respuesta fuera suficientemente amplia, presentar al Comité información actualizada sobre la situación de tales instrumentos.

20.3 En este contexto, el Comité tomó nota del informe en que se indica que no hay información actualizada sobre el grado de implantación de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad de interés para la labor del Comité, posterior a la publicación de los documentos MSC 78/INF.17 y MSC/Circ.1150, por lo que el documento MSC 81/INF.15 no incluye información sobre el grado de implantación de estos instrumentos.

20.4 Tras deliberar sobre si la Secretaría debe seguir preparando información sobre el grado de implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio, habida cuenta de la escasa información actualizada de que se dispone, el Comité encargó a la Secretaría que preparara una nueva lista general de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección, y la presentara en el MSC 82, a fin de examinarla y remitirla a los subcomités pertinentes, a fin de que éstos sugieran con respecto a qué instrumentos debe presentarse al Comité información actualizada sobre el grado de implantación.

20.5 El Comité encargó también a la Secretaría que, además de difundir información sobre el estado de los convenios y protocolos en el sitio de la OMI en la Red, ponga a disposición del público información sobre el estado de implantación de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio en el sitio en la Red.

20.6 Las delegaciones de Jordania y Túnez invitaron a la Secretaría a tomar con urgencia las medidas necesarias para agilizar la traducción al árabe de instrumentos obligatorios y no obligatorios con miras a facilitar la publicación de leyes, decretos, ordenanzas y reglamentos nacionales.

Necesidad de implantar de manera uniforme las prescripciones del Convenio SOLAS sobre las puertas de proa y la prolongación del mamparo de colisión conforme a lo dispuesto en las reglas II-1/10.3, 10.4 y 10.5 del Convenio SOLAS

20.7 El Comité examinó el documento MSC 81/20/1, en el que se alude a las distintas interpretaciones que dan las Administraciones de la actual regla II-1/10 del Convenio SOLAS (sobre la prolongación del mamparo de colisión) y se propone elaborar una interpretación uniforme, y el documento MSC 81/20/2, en el que se proponen enmiendas a la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS (adoptado mediante la resolución MSC.194(80), cuya entrada en vigor está prevista el 1 de enero de 2009 (similares a las de la citada regla II-1/10) a fin de armonizarla con esta interpretación de la actual regla II-1/10.

20.8 El Comité acordó que convendría elaborar una interpretación unificada de la regla II-1/10 del Convenio SOLAS y de la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS sobre las puertas de proa y la prolongación del mamparo de colisión, basada en los documentos MSC 81/20/1 y MSC 81/20/2, y pidió al Grupo de redacción que preparara un proyecto de interpretación unificada y el correspondiente proyecto de circular MSC.

20.9 Por lo que respecta a las enmiendas a la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS mencionadas en el párrafo 20.7, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros interesados a estudiar la posibilidad de presentar al Comité una propuesta, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo.

20.10 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 81/WP.16), el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1211 - Interpretaciones unificadas en la regla II-1/10 del Convenio SOLAS y a la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS sobre las puertas de proa y la prolongación del mamparo de colisión, en la que se modifica la segunda fecha del párrafo 2 de la interpretación unificada, que pasa a ser el 1 de octubre de 2006.

20.11 Por lo que respecta a la opinión de que, en la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS, se debería completar o ampliar la definición de "bayonetas" y "nichos", según proceda (MSC 81/WP.16, párrafo 5), el Comité acordó remitir esta cuestión al Subcomité SLF, para que la examine y adopte las medidas oportunas.

Verificación de la estabilidad con avería en algunos petroleros, quimiqueros y gaseros durante el servicio

20.12 El Comité examinó el documento MSC 81/20/3, en el que se informa que un número importante de operadores navegan con condiciones de carga que no se han aprobado en el cuadernillo de estabilidad y utilizan ordenadores para comprobar las condiciones de carga, y se propone que el Comité se cerciore de que los métodos utilizados para verificar que determinados tipos de petroleros cumplan siempre con las prescripciones de estabilidad con avería de los Convenios SOLAS y MARPOL, en función de la fórmula de carga utilizada para un determinado viaje. El Comité tomó nota de la información facilitada y, tras encargar a la Secretaría que publicara, bajo el punto del orden del día "Implantación de instrumentos y cuestiones conexas", un documento para el MSC 82 en el que se refleje la decisión del MSC 81 a este respecto, invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones o más información sobre esta cuestión en el MSC 82.

21 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Relaciones con las organizaciones no gubernamentales

21.1 El Comité tomó nota de las decisiones del Consejo tomadas al examinar las solicitudes para obtener el carácter consultivo, según se indica en el documento MSC 81/21.

Solicitudes

21.2 El Comité recordó que el Consejo había informado al MSC 80 de que, en su 93º periodo de sesiones, había decidido permitir que la solicitud de la Asociación Internacional de Policía de Aeropuertos y Puertos (IAASP) siguiera su curso y se remitiera al Comité para que éste la examine más a fondo, en el entendimiento de que la IAASP facilitará a la OMI la lista oficial

más reciente de sus miembros, y otros documentos oficiales que indiquen que ha armonizado sus prácticas con las de la OMI por lo que se refiere al "principio de una sola China" (MSC 79/2/1/Add.1).

21.3 El Comité recordó asimismo que el MSC 80, tras examinar la solicitud de la IAASP, y en particular la información adicional presentada, y tras ser informado de que la solicitud aún no reunía los requisitos específicos del Consejo (C 93/D, párrafo 17 c).3), había decidido aplazar el examen de esta cuestión hasta el MSC 81.

21.4 Tras volver a examinar la solicitud de la IAASP, el Comité no quedó satisfecho con la información adicional facilitada en esta ocasión, y decidió recomendar al Consejo que se no se conceda carácter consultivo a la IAASP, tras observar que la solicitud sigue sin reunir los criterios específicos establecidos por el Consejo.

22 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ

GENERALIDADES

22.1 El Comité recordó que, en su 80º periodo de sesiones, había examinado diversas cuestiones relacionadas con la labor de los comités y los subcomités (tales como el aumento de la eficacia de las reuniones, el control de los nuevos puntos del programa de trabajo, la documentación, los mandatos de los subcomités, la carga de trabajo de los subcomités y la gestión del programa de trabajo, y otros asuntos), basándose en el informe de la reunión de Presidentes de 2005 (MSC 80/WP.3) para sus deliberaciones, y había adoptado las medidas que se indican en la sección 20 del documento MSC 80/24.

22.2 Se informó al Comité de que el viernes 12 de mayo de 2006, se había celebrado una reunión de los Presidentes de los comités y subcomités y que el informe de esa reunión estaba recogido en el documento MSC 81/WP.11. En este contexto, el Comité tomó nota de que las cuestiones planteadas en los documentos MSC 81/22 y Add.1, MSC 81/22/1, MSC 81/22/2 y en el documento MSC 81/23/20 sobre los resultados de la vigésima cuarta Asamblea en relación con el plan estratégico de la Organización y el plan de acción de alto nivel y prioridades, presentado por la Secretaría bajo el punto 23 del orden del día, y otras cuestiones se habían abordado en esta reunión de Presidentes. El Comité acordó que tendría en cuenta las recomendaciones del Comité en el contexto de estas cuestiones específicas examinadas en este punto.

PLAZO PARA LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS QUE CONTENGAN PROPUESTAS DE NUEVOS PUNTOS DEL PROGRAMA DE TRABAJO

22.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 53 había examinado una propuesta de Alemania y el Reino Unido (MEPC 53/21) en el sentido de que, habida cuenta de las numerosas prescripciones recogidas en las Directrices de los Subcomités sobre el formato y contenido de los documentos que se presenten y el amplio proceso de consulta y aprobación interna que necesitan algunas delegaciones, el plazo de 20 semanas para presentar propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo se reduzca a 13 semanas.

22.4 El Comité tomó nota asimismo de las deliberaciones del MEPC 53, en las que varias delegaciones señalaron que, aunque la reducción del plazo de 20 semanas para presentar propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo a 13 semanas comporta importantes ventajas, la consiguiente reducción del plazo para examinar estos documentos y presentar

observaciones sobre tales propuestas no se ha tenido en cuenta en el documento presentado conjuntamente por Alemania y el Reino Unido. El MEPC acordó aplazar un examen más detallado de esta cuestión en su próximo periodo de sesiones.

22.5 Alemania y el Reino Unido presentaron el mismo documento (MSC 81/22/1) al Comité, y el Reino Unido facilitó información adicional en apoyo de las propuestas formuladas en ese documento (MSC 81/22/2).

22.6 El Comité examinó la propuesta y acordó que el plazo de 20 semanas para presentar propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo se reduzca a 13 semanas y acordó también que este nuevo plazo se aplicará a partir del MSC 82.

Disponibilidad de los documentos en el sitio de la OMI en la red

22.7 Por lo que respecta a la disponibilidad de los documentos en el sitio de la OMI en la red, el Comité aprobó la propuesta presentada por Alemania y el Reino Unido (MSC 81/22/1) de modificar los párrafos 4.10.2 a 4.10.7 de las Directrices del Comité sustituyendo el texto "en la sede de la OMI" por el texto "en la sede de la OMI y en el sitio de documentación de la OMI en la Red".

Enmiendas a las Directrices de los Comités

22.8 El Comité señaló que, en el marco de la resolución A.971(24) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007, se pidió a los Comités que adoptaran, entre otras, las siguientes medidas:

.1 que, cuando examinen propuestas para incluir nuevos puntos en el programa de trabajo, se cercioren de que las cuestiones que vayan a ser tratadas queden dentro del ámbito del Plan estratégico (párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución); y

.2 que examinen las Directrices relativas a la organización y método de trabajo, a fin de establecer que en las ponencias que contengan propuestas de nuevos puntos en el programa de trabajo se deberá indicar la relación que guardan dichos puntos con el ámbito del Plan estratégico (párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución);

22.9 Tras examinar la recomendación pertinente de la reunión de los Presidentes de 2006 (MSC 81/WP.11), aprobó las siguientes enmiendas a las Directrices de la Organización y el método de trabajo, partiendo de la base de que quizás la Secretaría identifique apartados más apropiados de las Directrices para incluir estas enmiendas:

.1 el texto actual del párrafo 2.9.2 se sustituye por el siguiente texto:

"¿se considera que el tema de la propuesta se sitúa en el ámbito de los objetivos de la OMI y del Plan estratégico de la Organización?"; y

.2 se añaden los nuevos subpárrafos siguientes a continuación de los subpárrafos 2.1 y 2.2 del párrafo 2.20:

"2.1-1 ¿está el punto propuesto relacionado con el ámbito del Plan estratégico de la Organización y se ajusta al Plan de acción de alto nivel?

2.2-1 ¿se ha reservado el tiempo suficiente en futuros periodos de sesiones para examinar las medidas de alto nivel y prioridades conexas, a fin de asegurarse de que ambas describen con precisión y brevedad las actividades planeadas?",

y pidió a la Secretaría que incluyera estas enmiendas, según proceda, en la serie de enmiendas a las Directrices indicadas en el párrafo 22.20.

AUMENTO DE LA EFICACIA DE LAS REUNIONES

Inicio de la labor de los Grupos de trabajo los lunes por la mañana

22.10 El Comité recordó que el MSC 80 y el MEPC 53 habían acordado que los Grupos de trabajo podrían comenzar su labor los lunes por la mañana, de conformidad con el proyecto de mandato presentado por el Presidente del Comité o Subcomité en cuestión, en espera del examen oficial de dicho mandato bajo el punto del orden del día pertinente. Sin embargo, es el Presidente del Comité o Subcomité de que se trate quien debería decidir dichas medidas, estudiando caso por caso.

22.11 No obstante, el Comité señaló que se habían presentado casos en los que algunos Grupos de trabajo, en espera de que el mandato oficial fuera aprobado por el pleno, habían comenzado su labor el lunes por la mañana y habían tratado asuntos que estaban fuera de su ámbito o que deberían haberse examinado en sesión plenaria, de manera que se habían adelantado a las conclusiones del Subcomité y, por consiguiente, habían creado confusión y polémica durante el examen en sesión plenaria.

22.12 Tras examinar la recomendación de la reunión de los Presidentes (MSC 81/WP.11), el Comité reiteró que el inicio de la labor de los Grupos de trabajo el lunes era una opción que debía decidirse en el propio periodo de sesiones obrando con la debida prudencia, si bien debía alentarse a que, siempre que sea posible, los mandatos de los grupos de trabajo se acuerden en los periodos de sesiones anteriores de los comités o subcomités de que dependan dichos grupos. Otra opción es que en el proyecto de mandato de los grupos de trabajo y de redacción que se publica al principio del periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.39 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, se identifiquen los puntos sobre los que pueden empezar a trabajar los grupos el lunes por la mañana, si así lo deciden, sin esperar a que se examinen en sesión plenaria los correspondientes puntos del orden del día.

Método de trabajo de un grupo de trabajo con subgrupo(s)

22.13 El Comité señaló que algunos grupos de trabajo, a fin de facilitar su labor, habían establecido subgrupos que no estaban reglamentados por las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités. No obstante, en algunos casos, este método de trabajo causaba preocupación, en particular a las delegaciones que tenían un número limitado de delegados, y a las que por tanto resultaba difícil participar en los subgrupos.

22.14 Tras examinar la recomendación de la reunión de los Presidentes (MSC 81/WP.11), el Comité convino en que no hubiera subgrupos oficiales. No obstante, en caso de que fuera necesario establecer uno o varios subgrupos para facilitar la labor y aumentar su eficacia, el

Grupo de trabajo debería acordar la constitución de los subgrupos por unanimidad y debería examinar y aprobar los resultados de la labor de los subgrupos e incorporarlos en su informe.

PROCESAMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN: ENVÍO DE LOS DOCUMENTOS AL SITIO IMODOCS EN LA RED

22.15 El Comité señaló que en el MEPC 53 y el MEPC 54 se había manifestado preocupación en cuanto a la necesidad de que los documentos de los periodos de sesiones estuvieran disponibles en el momento oportuno en el sitio IMODOCS en la Red, y que el Presidente del MEPC había observado, a modo de ejemplo, que el envío de las ponencias al sitio en la Red podía tardar 11 semanas desde su recepción, y que este asunto se examinaría en la siguiente reunión de Presidentes, cuyas conclusiones se expondrían en el MEPC 55.

22.16 El Comité tomó nota de que desde 2005 todos los documentos se registraban en el sitio IMODOCS en la Red tan pronto como se obtenía su versión electrónica y que, en realidad, por término medio, el tiempo transcurrido entre la recepción de los documentos en inglés y su publicación en IMODOCS eran cuatro días hábiles. A este respecto, el Comité observó que el volumen de documentos para el MSC 81 había aumentado a 1 252 páginas, comparado con 878 páginas en el periodo de sesiones precedente.

22.17 Tras examinar la recomendación de la reunión de los Presidentes (MSC 81/WP.11), el Comité pidió a la Secretaría que hiciera todo lo posible por garantizar que los documentos se envíen rápidamente al sitio IMODOCS en la Red y también pidió a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales que presentaran los documentos lo antes posible y no justo al final de los plazos establecidos.

EXAMEN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

22.18 El Comité recordó que las Directrices sobre la organización y método de trabajo vigentes fueron aprobadas por el MSC 77 y el MEPC 49 y se distribuyeron mediante la circular MSC/Cir.1099-MEPC/Circ.405. Asimismo, recordó que en 2005 el MSC 80 y el MEPC 53, tras examinar el resultado de la reunión de los Presidentes de 2005 y otros asuntos relacionados con la labor y los métodos de trabajo de los Comités, había tomado una serie de decisiones, como se indica en los documentos MSC 80/24, sección 20 y MEPC 53/24, sección 21, que debían incorporarse en las Directrices.

22.19 El Comité señaló que el MEPC 54, recordando la constitución de grupos técnicos en dicho periodo de sesiones y que, de conformidad con las actuales Directrices de los Comités en vigor, sólo podían establecerse grupos de trabajo y grupos de redacción, había respaldado la propuesta del Presidente del MEPC de que él y la Secretaría elaborarían un documento para que en las Directrices se previera la constitución de grupos técnicos y grupos de examen, lo que podría ser aplicable únicamente al MEPC, para presentarlo y examinarlo en el MEPC 55.

22.20 Tras examinar la recomendación pertinente de la reunión de los Presidentes (MSC 81/WP.11), el Comité convino en que las Directrices de los Comités debían enmendarse teniendo en cuenta las novedades mencionadas, y en pedir a la Secretaría que elaborara un proyecto de enmiendas a las Directrices (véase el párrafo 22.9 *supra*) para someterlo al examen del MEPC 55 y el MSC 82.

23 PROGRAMA DE TRABAJO

NUEVOS PUNTOS DEL PROGRAMA DE TRABAJO PROPUESTOS POR GOBIERNOS MIEMBROS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Generalidades

23.1 Teniendo presentes las recomendaciones de los subcomités que se reunieron después del MSC 80 (MSC 81/23 y Adds.1 y 2), diversas propuestas del programa de trabajo presentadas en este periodo por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales; una evaluación preliminar de estas propuestas, realizada por el Presidente, con la ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC 81/WP.1) y teniendo presentes el Plan estratégico para la Organización y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007 (MSC 81/WP.1/Add.1); 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 de sus próximos periodos de sesiones y adoptó las medidas que se indican a continuación.

23.2 En este contexto, el Comité, tras ser informado de las decisiones pertinentes adoptadas por el Consejo, en su 23º periodo de sesiones extraordinario, y la Asamblea, en su 24º periodo de sesiones, relativas a la adopción del Plan estratégico de la Organización (para el sexenio de 2006 a 2011) (resolución A.970(24)) y del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007 (resolución A.971(24)) (documento MSC 81/23/20), tomó nota de las medidas específicas que se le piden y adoptó las medidas que estimó oportunas que se indican en el párrafo 23.73.

23.3 El Comité recordó que, por lo que respecta al método de trabajo del Comité en relación con el examen de propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, había acordado en el MSC 78 que el objetivo del Comité, al examinar estas propuestas, es decidir, basándose en las justificaciones facilitadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo, si el nuevo punto debe o no incluirse en el programa de trabajo del Subcomité. La decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité no implica que el Comité esté de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Si se decide incluir el punto en el programa de trabajo de un subcomité, debe ser el subcomité interesado quien examine a fondo los aspectos técnicos de la propuesta y elabore las prescripciones y recomendaciones oportunas.

23.4 El Comité observó que el MEPC 54, tras recordar que el MEPC 53 había aprobado los programas de trabajo de los Subcomités BLG y FSI, así como los órdenes del día provisionales del BLG 10 y el FSI 14, y otros aspectos relacionados con el medio ambiente de los programas de trabajo de otros subcomités, había acordado que los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones se examinarían en el MEPC 55.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

Resultados del MEPC 53

23.5 El Comité observó que el MEPC 53 había acordado que, habida cuenta de la carga de trabajo del Subcomité DE, se transfiriera el punto titulado "Directrices sobre otras técnicas

verificables o ejecutables para limitar las emisiones de SO_X" al programa de trabajo del Subcomité BLG.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del BLG 11

23.6 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38. Se encargó a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

23.7 El Comité aprobó el orden del día provisional del BLG 11 que figura en el anexo 39, y encargó a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

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

Nuevos puntos del programa de trabajo propuestos por el DSC 10

23.8 Atendiendo a propuestas del DSC 10, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 11, un punto de prioridad alta sobre "Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques", fijando 2007 como plazo para su ultimación, y recordó además su decisión, adoptada en virtud del punto 12 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores), de incluir en el programa de trabajo del Subcomité, un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre la indumentaria protectora", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Aplicación de las prescripciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos

23.9 El Comité recordó su decisión de incluir, tras examinar el documento MSC 81/23/5 (Japón) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité FP, un punto de prioridad alta sobre "Aplicación de las prescripciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000", fijando 2007 como plazo para su ultimación, en los programas de trabajo del Subcomité FP (coordinador) y del Subcomité DSC y en los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DSC 11

23.10 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.11 El Comité aprobó el orden del día provisional del DSC 11, que figura en el anexo 39.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 82

23.12 Habida cuenta de que, debido al escaso tiempo disponible entre el DSC 11 y el MSC 82, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, se acordó que el Comité examinara, en su 82º periodo de sesiones, únicamente las cuestiones urgentes derivadas del DSC 11, y, atendiendo la propuesta del DSC 10, convino en que los siguientes puntos son cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 82:

.1 medidas para incrementar la protección marítima; y

.2 revisión de las Directrices LHNS y OSV.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)

Pirorresistencia de los conductos de ventilación

23.13 Tras examinar una propuesta del Reino Unido (MSC 81/23/1) de enmendar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS a fin de prescribir que los conductos del sistema de ventilación sean de acero o de material equivalente, dado que la prescripción actual solamente estipula su incombustibilidad, y de enmendar tanto el capítulo II del Convenio SOLAS como el Código NGV para introducir un límite adecuado al potencial calorífico por unidad de superficie de las partes de los conductos de ventilación que se permiten que sea combustibles, pero de débil propagación de la llama, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FP 51, un punto de prioridad alta titulado "Pirorresistencia de los conductos de ventilación", fijando 2007 como plazo para su ultimación.

Aplicación de las prescripciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos

23.14 El Comité examinó el documento MSC 81/23/5 (Japón), en el que, tras señalar posibles errores en la tabla 19.3 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS en relación con la aplicación de las prescripciones a distintas clases de mercancías peligrosas, y posibles errores en la tabla 7.17-3 del Código NGV 2000, el Japón proponía la elaboración de enmiendas a la regla II-2/19 del Convenio SOLAS y al capítulo 7 del Código NGV 2000, así como un proyecto de circular MSC sobre el Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales para buques que transporten mercancías peligrosas de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, y, tras haber recordado la decisión pertinente adoptada en virtud del punto 12 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores) (véase también el párrafo 12.3), decidió incluir, en los programas de trabajo de los Subcomités FP y DSC y en los órdenes del día provisionales del FP 51 y el DSC 11, un punto de prioridad alta titulado "Aplicación de las prescripciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos del Convenio SOLAS y el Código NGV 2000", fijando 2007 como plazo para su ultimación y designó al Subcomité FP como coordinador.

Interpretación unificada del número y distribución de los extintores portátiles en los espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control, etc., a bordo

23.15 El Comité examinó el documento MSC 81/23/15, en el que China proponía elaborar una interpretación unificada sobre el número y distribución de los extintores portátiles en los espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control y espacios distintos de los contemplados en las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI, el Código PDF y los procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos, recogidas en la circular MSC/Circ.1120, o elaborar interpretaciones unificadas sobre el número y distribución de los extintores portátiles en los espacios adecuados de todos los tipos de buques; y elaborar una interpretación unificada de la regla II-2/10.3.3 sobre los lugares de almacenamiento de los extintores adicionales y sus marcas. Tras examinar esta propuesta, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 51, un punto de prioridad alta titulado "Interpretación unificada del número y distribución de los extintores

portátiles en los espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control, etc.", fijando 2008 como plazo para su ultimación.

23.16 A este respecto, la delegación de Grecia propuso que los cuadros que figuran en el anexo del documento MSC 81/23/15 deberían remitirse al Subcomité FP para que sean examinados en relación con los planos de lucha contra incendios, y que cuando el mencionado Subcomité examine el punto, esos cuadros o los cuadros que presenten otros Gobiernos Miembros al respecto podrían enmendarse y completarse.

Seguridad de los buques de pasaje

23.17 Tras recordar que, en relación con el punto 4 (Seguridad de los buques de pasaje) del orden del día, tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje, había acordado que varias cuestiones deberían remitirse al Subcomité FP para su examen (véase también el párrafo 4.77), el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FP 51:

.1 un punto de alta prioridad titulado "Examen de la seguridad contra incendios de las zonas externas de los buques de pasaje", fijando en 2007 el plazo previsto para su ultimación; y

.2 un punto de alta prioridad titulado "Normas de funcionamiento de los sistemas fijos de aspersión de agua, de detección de incendios y de alarmas contra incendios en los balcones de los camarotes", fijando en 2008 el plazo previsto para su ultimación.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FP 51

23.18 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.19 El Comité aprobó el orden del día provisional del FP 51, que figura en el anexo 39.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 14

23.20 El programa de trabajo del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.21 El Comité confirmó el orden del día provisional del FSI 14, que figura en el anexo 39.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

Directrices para el control de los buques en caso de emergencia

23.22 Tras examinar los documentos MSC 81/23/4 (Bahamas), MSC 81/23/22 (IFSMA) y MSC 81/23/24 (España), el Comité recordó su decisión, en el contexto del programa de trabajo del Subcomité NAV, de incluir un punto de alta prioridad bajo el título "Directrices para el control de los buques en caso de emergencia", fijando 2007 como plazo previsto para su ultimación, en los programas de trabajo del Subcomité NAV (coordinador) y Subcomité COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11.

Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radio télex) para las comunicaciones de socorro y seguridad marítimas en las bandas de ondas hectométricas/decamétricas

23.23 Tras debatir una propuesta de Dinamarca (MSC 81/23/8) para examinar cuáles son las funciones del SMSSM que requieren una o varias tecnologías para la sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (IDBE) y, cuando proceda, elaborar normas de funcionamiento para los sistemas que la reemplacen y elaborar propuestas para suprimir de la regla IV/10.2.1.3 del Convenio SOLAS las prescripciones relativas a la obligación de llevar equipo de IDBE en la opción de ondas decamétricas para la zona marítima A3 sin que las instalaciones actuales queden inmediatamente fuera de servicio, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR y en el orden del día provisional del COMSAR 11, un punto de baja prioridad sobre "Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha para las comunicaciones de socorro y seguridad marítimas en las bandas de ondas hectométricas/decamétricas", fijando en 2008 el plazo previsto para su ultimación.

Revisión del Reglamento de Abordajes, 1972

23.24 Tras examinar el documento MSC 81/23/12 (Noruega) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité NAV, el Comité recordó su decisión de incluir un punto de alta prioridad sobre la elaboración del proyecto de enmiendas a la lista de señales de peligro incluida en el Anexo IV del Reglamento de Abordajes, fijando en 2007 el plazo para la ultimación de la labor, en los programas de trabajo del Subcomité NAV (coordinador) y COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 11

23.25 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.26 El Subcomité aprobó el orden del día provisional del COMSAR 11, según figura en al anexo 39.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)

Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente

23.27 El Comité examinó el documento MSC 81/23/2 (Bahamas y Dinamarca) en el que se propone enmendar el Convenio SOLAS 1974 a fin de exigir que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 150 y los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, estén dotados de una alarma para las guardias de navegación en el puente, en funcionamiento cuando el buque esté navegando, con el propósito de realzar la seguridad de la navegación teniendo en cuenta el factor humano. En este contexto, debe tenerse en cuenta que, si bien las normas de funcionamiento de un sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente, se adoptaron mediante la resolución MSC.128(75), hasta el momento no se han adoptado prescripciones o directrices para el uso de tales sistemas. Tras examinar la cuestión, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del NAV 53 un punto de alta prioridad titulado “Prescripciones para la instalación de sistemas de alarma para las guardias de navegación en el puente”, fijando en 2008 la fecha de ultimación de la labor, y encomendó al NAV 52 que realice un examen preliminar de la cuestión.

Directrices para el control de los buques en caso de emergencia

23.28 El Comité examinó el documento MSC 81/23/4 (Bahamas) en el que se propone elaborar directrices sobre las responsabilidades de todas las partes en caso de emergencia marítima que no establecerán una jerarquía de mando; pero, si los Estados Miembros las aplicaran como parte de sus planes de medidas de emergencia, habrá que aclarar cómo se establecería dicha jerarquía. En opinión de las Bahamas, las directrices no afectarán las responsabilidades del capitán, pero podrán evitar malentendidos sobre cuál debería ser su función en el marco de la aplicación de las leyes de los Estados ribereños y cuáles serán los efectos de éstas para el capitán y otras personas pertinentes en un caso de emergencia. El Comité tomó nota de que, al formular observaciones sobre la propuesta antedicha, la IFSMA invitó al Comité (MSC 81/23/22) a que, cuando examinara la propuesta, elaborara directrices claras y bien definidas, a fin de evitar malentendidos sobre en quién recae la responsabilidad en los casos en que el capitán reciba órdenes de tomar medidas contrarias a su propia decisión.

23.29 El Comité examinó el documento MSC 81/23/24, en el que España señalaba que la inclusión del punto del programa de trabajo no era justificable y que la elaboración de las Directrices podría interferir con los instrumentos actualmente en vigor. Al introducir su documento, la delegación de España puso de relieve de manera extensa los aspectos formales, jurídicos y técnicos del asunto y, al concluir, hizo hincapié en que la decisión sobre la elaboración de las directrices debería adoptarse después de que el Subcomité FSI presentara su análisis del informe sobre el siniestro y sus recomendaciones a este respecto.

23.30 En relación con la propuesta mencionada, la delegación del Reino Unido, haciendo referencia al suceso del **Sea Empress** informó al Comité de que se había elaborado el sistema SOSREP, a fin de establecer los procedimientos de mando, control y comunicación necesarios en caso de emergencia marítima. La delegación también informó de que desde su establecimiento, hacía seis años, el sistema SOSREP se había puesto en funcionamiento en más de 600 ocasiones, 30 de las cuales se consideraban muy importantes y, por consiguiente, la delegación opinaba que la elaboración de unas directrices a este respecto no era una cuestión relacionada con un solo suceso.

23.31 Seguidamente, se inició un debate en el que varias delegaciones, refiriéndose a la información facilitada por la delegación del Reino Unido, informaron al Comité acerca de sistemas nacionales similares y respaldaron la idea de que se adoptaran las medidas apropiadas para reglamentar a nivel internacional la cuestión de la cooperación entre las partes implicadas en casos de emergencia marítima.

23.32 Habida cuenta de lo antedicho, el Comité, tras reconocer la importancia de la cuestión y que ésta debería abordarse de manera genérica y no como un único suceso, decidió incluir, en el programa de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado "Directrices para el control de los buques en caso de emergencia", fijando 2007 como plazo para la ultimación de la labor, y nombró al Subcomité NAV como coordinador, y encargar al NAV 52 que realice un examen preliminar de la cuestión.

Normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo de Galileo

23.33 Tras examinar el documento MSC 81/23/6 (Francia, Noruega y el Reino Unido) en el que se propone elaborar normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo de Galileo como

componente futuro del sistema mundial de navegación, el Comité tomó nota de que la propuesta se presentó después de que el Subcomité NAV examinara el proyecto de norma de funcionamiento y la propuesta del NAV 51 a fin de incluir un punto pertinente en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del NAV 52. Posteriormente, el Comité, teniendo en cuenta dicha propuesta, ratificó, tal como lo había propuesto el NAV 51, la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité NAV y en el orden del día provisional del NAV 52 un punto de alta prioridad sobre normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo de Galileo, fijando 2006 como plazo para ultimar la labor.

Elaboración de una estrategia de navegación electrónica

23.34 El Comité examinó el documento MSC 81/23/10 (Estados Unidos, las Islas Marshall, el Japón, Noruega, los Países Bajos, el Reino Unido y Singapur) en el que se propone elaborar una visión estratégica amplia que permita incorporar nuevas tecnologías de forma estructurada y garantizar que su utilización sea compatible con las distintas tecnologías y servicios de comunicaciones y de navegación electrónica que ya se encuentran disponibles, con el objetivo de elaborar un sistema general eficaz desde el punto de vista de los costos, seguro y preciso que pueda abarcar buques de todas dimensiones en todo el mundo.

23.35 El observador de la IFSMA, en apoyo de la propuesta mencionada, señaló a la atención del Comité la circular MSC/Circ.1091 - Cuestiones que deben examinarse al introducir nuevas tecnologías a bordo de los buques, en la que se abordan cuestiones de normalización, necesidades de formación y el factor humano y se hace hincapié en la necesidad de que estas recomendaciones se tengan en cuenta en todas las etapas de la elaboración de la navegación electrónica.

23.36 Tras un detenido debate y tras recordar las palabras de introducción del Secretario General sobre este asunto, el Comité decidió incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR, y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y el COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de una estrategia de navegación electrónica", fijando en 2008 el plazo para ultimar la labor, nombrar coordinador al Subcomité NAV y encargar al NAV 52 que realice un examen preliminar de esta cuestión.

23.37 El Comité convino en que los dos Subcomités examinaran las cuestiones a fin de elaborar una visión estratégica dentro de sus respectivos programas de trabajo para avanzar en la labor relacionada con esta cuestión e informar al MSC 85, con miras a que elabore la orientación normativa necesaria para avanzar en esta importante labor.

Revisión del Anexo IV del Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972

23.38 Tras el examen de una propuesta presentada por Noruega (MSC 81/23/12) de enmendar la lista de señales de peligro recogida en el Anexo IV del Reglamento de Abordajes para incluir las señales de socorro del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), el Comité decidió incluir, en los programas de trabajo de los subcomités NAV y COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes en relación con las señales de socorro", fijando 2007 como plazo de ultimación de la labor, nombrar coordinador al Subcomité NAV y encargar al NAV 52 que realizara un examen preliminar de la cuestión.

Propuesta de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité NAV sobre Prescripciones aplicables a los SIVCE, y en el programa de trabajo del Subcomité STW, sobre Formación y familiarización con los SIVCE.

23.39 El Comité examinó el documento MSC 81/23/13 (Dinamarca y Noruega) en el que se propone elaborar prescripciones sobre los SIVCE que deben llevarse a bordo, para su inclusión posterior en el capítulo V del Convenio SOLAS. El Subcomité NAV, basándose en los resultados de un estudio de EFS al igual que en otros factores determinados durante el NAV 51, recomendará el límite inferior de tamaño del buque y otros parámetros del buque, en tanto que el Subcomité STW tratará el factor relacionado con la formación y familiarización con los SIVCE.

23.40 Tras haber tomado nota, en el contexto de la propuesta antedicha, del resultado del estudio de EFS sobre los SIVCE/CNE realizado por Dinamarca y Noruega (MSC 81/24/5 y MSC 81/INF.9), el Comité decidió:

.1 incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV y en el orden del día provisional del NAV 53, un punto de alta prioridad sobre la elaboración de prescripciones titulado "Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo", fijando 2008 como plazo para la ultimación de la labor, y encargar al NAV 52 que realice un examen preliminar de la cuestión; y

.2 encargar al Subcomité STW que examine la propuesta en el contexto del nuevo punto sobre "Revisión general del Convenio y del Código de Formación".

Propuesta de elaboración de nuevas disposiciones y normas de funcionamiento relativas al equipo de medición del viento

23.41 Tras haber examinado el documento MSC 81/23/14 (República de Corea), en el que se propone elaborar disposiciones para la utilización obligatoria del equipo de medición del viento añadiendo un punto en las prescripciones sobre el equipo que han de llevar los buques de la regla V/19 del Convenio SOLAS, y normas de funcionamiento para el equipo de medición del viento, el Comité no respaldó la propuesta al estimar que no reunía los requisitos estipulados en las Directrices sobre organización y método de trabajo.

Seguridad de los buques de pasaje

23.42 Tras recordar que, en el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje), habiendo examinado el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje, había acordado encargar una tarea al Subcomité sobre el asunto mencionado (véase también el párrafo 4.26), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del NAV 53, un punto de alta prioridad sobre "Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje", fijando en 2008 el plazo de ultimación.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del NAV 52

23.43 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.44 El Comité aprobó el orden del día provisional del NAV 52, según figura en el anexo 39.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)

Nuevo punto del programa de trabajo propuesto por el DE 49

23.45 En consonancia con una propuesta presentada durante el DE 49, el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DE 50, un punto de alta prioridad sobre " Directrices para la determinación de las limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad", fijando 2009 como fecha para su ultimación en los programas de trabajo de los Subcomités COMSAR, NAV y SLF, y también en los órdenes del día provisionales del COMSAR 11, el NAV 53 y el SLF 50, fijando 2008 como plazo para su ultimación.

Resultados del MEPC 53 y el BLG 10 sobre puntos del programa de trabajo relativos a las directrices en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y de la gestión del agua de lastre

23.46 Tras recordar la decisión del MEPC 53, según se indica en el párrafo 23.5 *supra*, en cuanto al punto sobre "Directrices sobre otros métodos tecnológicos verificables y ejecutables para reducir las emisiones de SO_X", el Comité tomó nota de que el BLG 10 había invitado al MEPC a suprimir el punto sobre "Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO_X a bordo" del programa de trabajo del Subcomité DE, dado que el BLG 10 acordó que estas directrices no eran necesarias.

23.47 En lo que se refiere al punto sobre "Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre", el Comité tomó nota de que el BLG 10, tras examinar el punto que fue trasladado del orden del día provisional del DE 49 al orden del día provisional del BLG 10 (párrafo 1.3 del documento BLG 10/19) había acordado que no era necesario adoptar ninguna nueva medida respecto de la cuestión y, tomando nota de que el punto aún figura en el programa de trabajo del Subcomité DE, invitó al Comité a que lo suprima de dicho programa de trabajo. En vista de ello, el Comité aprobó la propuesta del BLG 10.

Cuestiones relacionadas con los revestimientos protectores

23.48 Tras recordar las decisiones pertinentes adoptadas dentro del punto 7 del orden del día (Proyecto y equipo del buque), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional del DE 50 los puntos que se indican a continuación:

.1 un punto de alta prioridad sobre las “Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores”, asignándole 2008 como plazo previsto para ultimarlo; y

.2 un punto de alta prioridad sobre “Requisitos y norma para la protección contra la corrosión en los medios de acceso permanentes”, asignándole 2008 como plazo previsto para ultimarlo.

Seguridad de los buques de pasaje

23.49 Tras recordar que, dentro del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje) y después de examinar el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje, había acordado remitir varias cuestiones al Subcomité DE para su examen (véase también los párrafos 4.38 y 4.40), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional del DE 50 los puntos que se indican a continuación:

.1 un punto de alta prioridad sobre las Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate, asignándole como plazo previsto para ultimarlo; y

.2 un punto de alta prioridad sobre las Directrices para la aprobación de dispositivos salvavidas novedosos, asignándole 2008 como plazo previsto para ultimarlo.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DE 50

23.50 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.51 El Comité aprobó el orden del día provisional del DE 50, según figura en el anexo 39.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SUBCOMITÉ SLF)

Examen del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969

23.52 El Comité examinó los documentos presentados por:

.1 Australia (MSC 81/23/7), en el que se propone que se encomiende al Subcomité SLF la investigación de medidas para mejorar la seguridad marítima relacionada con el efecto de las disposiciones del Convenio internacional de arqueo de buques, 1969 sobre el proyecto y construcción de buques y la elaboración de un plan a fin de introducir las medidas adecuadas, suponiendo que esta labor podría dar lugar a enmiendas al Convenio el que en vista del procedimiento explícito de aceptación podría verse aceptado por la adopción de un Protocolo al Convenio;

.2 la República Islámica del Irán (MSC 81/23/9), en el que se propone la revisión del reglamento técnico para el cálculo de los arqueos bruto y neto, así como las zonas incluidas que afectan a los cálculos mencionados e incluir, en el programa de trabajo o del Subcomité SLF un nuevo punto sobre "Revisión del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969";

.3 los Países Bajos (MSC 81/23/25), en apoyo de la propuesta presentada por Australia; y

.4 la CIOSL (MSC 81/23/18), en el que apoya la propuesta presentada por Australia y también está de acuerdo en ampliar la labor para que incluya el examen de la resolución A.947(23) sobre "Idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano".

23.53 Tras debatir la cuestión, el Comité decidió remitir los documentos al Subcomité SLF para que éste lo someta a un examen detenido, e incluir un punto de alta prioridad sobre "Elaboración de opciones para mejorar las repercusiones del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969", fijando 2008 como plazo de ultimación de la labor, en el programa de trabajo del Subcomité SLF y en el orden del día provisional del SLF 50 para examinar la cuestión según las instrucciones a las que se hace referencia en el párrafo 19 del documento MSC 81/23/7 y teniendo en cuenta la información que se presenta en los documentos MSC 81/23/9,

MSC 81/23/18, y MSC 81/23/25 y formular las recomendaciones oportunas al MSC 85 sobre las medidas de seguimiento.

Seguridad de los buques de pasaje

23.54 Tras recordar que, en el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje), en el contexto del examen del informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje, había acordado encomendar una tarea al Subcomité sobre el asunto mencionado (véase también el párrafo 4.79), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad sobre "Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo", asignándole tres periodos de sesiones para su ultimación.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del SLF 49

23.55 El programa de trabajo del Subcomité revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.56 El Comité aprobó el orden del día provisional del SLF 49, según figura en el anexo 39.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)

Nuevos puntos del programa de trabajo propuestos por el STW 37

23.57 Refrendando las propuestas presentadas durante el STW 37, el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del STW 38:

.1 un punto de alta prioridad sobre "Determinación de los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo", fijando el plazo para su ultimación en 2008;

.2 un punto de alta prioridad sobre "Examen detallado del Convenio de Formación y el Código de Formación", fijando el plazo para su ultimación en 2008, con instrucciones al Subcomité para que defina primero las cuestiones que han de examinarse y asesore al Comité en consecuencia, antes de comenzar la labor propiamente dicha, con miras a que el Comité refrende el alcance del examen de dichos instrumentos; y en segundo lugar, tras el refrendo del Comité, el Subcomité llevará a cabo el examen autorizado de manera sistemática y organizada.

El Comité también acordó que el examen propuesto del Convenio y el Código de Formación no debería retrasar en ningún modo la labor ya establecida en el programa de trabajo del Subcomité.

Examen de los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques

23.58 El Comité examinó los documentos presentados por:

.1 el Reino Unido *et al* (MSC 81/23/3) que, tras indicar que como resultado de un examen sobre accidentes recientes se había determinado que la fatiga y los niveles de dotación están estrechamente vinculados, propusieron que se revisen a la luz del estudio antedicho las orientaciones para determinar la dotación de seguridad de los buques, (según se facilitan en la resolución A.890(21), enmendada, sobre

los principios relativos a la dotación de seguridad) utilizada por todas las Administraciones para determinar los niveles de dotación de seguridad de un modo coherente y amplio, en la medida de lo factible;

.2 la CIOSL (MSC 81/23/19) apoyó en principio la propuesta y propuso que se examinen los aspectos normativos y de protección en el contexto de la situación actual y se tengan en cuenta otros aspectos que repercutan en la carga de trabajo que ya tiene el Subcomité;

.3 La ICS, la ISF y BIMCO (MSC 81/23/21) que proponen abordar también la fatiga a mayor plazo junto con los niveles de dotación seguros, en lugar de abordar únicamente la revisión de la resolución A.890(21); y

.4 La IFSMA (MSC 81/23/23) que, apoyando en principio la propuesta, sugirió que se incluya, en la revisión de la resolución A.890(21), normas basadas en objetivos en relación con las cuales las Administraciones pueden evaluar niveles de dotación propuestos a fin de garantizar que se obtienen resultados uniformes en la aplicación de los principios.

23.59 Después de un debate pormenorizado, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW, y en el orden del día provisional del STW 38, un punto de alta prioridad sobre el "Examen de los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques" fijando el plazo para su ultimación en 2008, en cooperación con el Subcomité NAV, si fuese necesario, y remitió los documentos antedichos al STW 38 para que sean cuidadosamente examinados, con miras a tener en cuenta, durante sus deliberaciones, la información que se recoge en ellos, junto con las Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga (MSC/Circ.1014).

23.60 En este contexto, los Países Bajos informaron al Comité de los resultados de un estudio sobre la fatiga en el sector marítimo. El objetivo de este estudio había sido obtener una visión objetiva y más detallada de los aspectos de la fatiga, en particular de sus consecuencias y de la incidencia a bordo de los buques, así como determinar qué medidas correctivas podrían adoptarse. El informe, que se distribuyó durante el periodo de sesiones, se encuentra también disponible en formato electrónico previa solicitud (sírvase dirigirse a: sibrand.hassing@minvenw.nl).

Formación y familiarización con los SIVCE

23.61 En lo que respecta a la cuestión referida, el Comité recordó la decisión que había tomado después de examinar el documento MSC 81/23/13 en el contexto del programa de trabajo del Subcomité NAV, según se indica en el párrafo 23.40.2 *supra*.

Normas de formación y competencia para los buques dedicados al transporte de GNL

23.62 Tras examinar el documento MSC 81/23/16 (Liberia) en el que se propone elaborar normas de formación y competencia para los buques dedicados al transporte de GNL, teniendo en cuenta los nuevos avances técnicos en el proyecto y explotación de dichos buques y las recientes normas de formación durante el servicio elaboradas por la SIGTTO (STW 37/INF.2) y la información sobre nuevas instalaciones dedicadas a formación para los buques de GNL (STW 37/INF.6), el Comité encomendó al Subcomité STW a que examine la cuestión en el

contexto del nuevo punto "Examen general del Convenio de Formación y el Código de Formación".

Introducción de límites de alcohol obligatorios durante la guardia y otras funciones a bordo

23.63 El Comité examinó el documento MSC 81/23/17 (Alemania, Bélgica, Dinamarca, Grecia, Irlanda, Letonia, Polonia, Portugal y Suecia) que propone enmendar el Convenio de Formación y el Código de Formación para introducir límites de alcohol obligatorios a bordo de los buques de navegación marítima aplicables a todo el personal de guardia y elaborar proyectos de enmiendas a la regla VIII/1 del Convenio de Formación (aptitud para el servicio) y las secciones A-VIII/1 y B-VIII/2 del Código de Formación y encomendó al Subcomité STW examinar la cuestión en el contexto del nuevo punto "Examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación".

Seguridad de los buques de pasaje

23.64 Tras haber recordado que, en virtud del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje), después del examen del informe del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje, había acordado asignar una tarea al Subcomité STW relacionada con esta cuestión (véase también el párrafo 4.50), el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité, un punto de alta prioridad sobre “Elaboración de normas de formación en sistemas de rescate”, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del STW 38

23.65 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.66 El Comité aprobó el orden del día provisional del STW 38 que figura en el anexo 39.

SEGUIMIENTO DEL VIGÉSIMO CUARTO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

23.67 Tras examinar los resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 81/23/11 y MSC 81/23/20) y las medidas que se ha pedido adoptar al Comité, éste tomó las siguientes decisiones según se indican en los párrafos 23.68 a 23.73 *infra*.

Cuestiones relativas a medidas que se han pedido adoptar en el contexto de las resoluciones adoptadas por el vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea

23.68 El Comité tomó nota de la petición de la Asamblea, en el contexto de las resoluciones A.973(24) - Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y la resolución A.982(24) - Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, para mantener, en cooperación con el MEPC, el Código y las Directrices revisadas bajo revisión y enmendarlos, según proceda.

23.69 El Comité recordó la medida que había adoptado, bajo el punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima), en lo que respecta a las peticiones específicas de la Asamblea en el contexto de la resolución A.975(24) - Evolución futura del plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, para revisar la posibilidad futura de incluir dentro del ámbito del Plan de auditorías funciones relacionadas con la protección y de otra índole y determinar toda consecuencia para la ampliación del alcance de dicho plan (véase el

párrafo 5.19), y bajo el punto 24 del orden del día (Otros asuntos) (véanse los párrafos 24.7 a 24.14).

23.70 En el contexto de la resolución A.984(24) - Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública, el Comité tomó nota de la solicitud de cooperación con el Comité de Facilitación en dicha labor con miras a resolver las dificultades respecto del transporte de todos los materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y recordó el resultado del debate, bajo el punto 12 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores), en lo que respecta al mecanismo *ad hoc* para coordinar los esfuerzos, a fin de resolver con prontitud las dificultades relativas al transporte de tales materiales.

23.71 Tras tomar nota que, en la resolución A.985(24)/Rev.1 - Revisión de las directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)), se le había pedido:

.1 que trabaje conjunta y rápidamente con el Comité de Facilitación en la revisión de las directrices;

.2 que adopte, junto con el Comité de Facilitación, las enmiendas necesarias a las directrices y que las divulgue a través de los medios correspondientes;

.3 tome nota de que, a partir de la fecha en que conjuntamente el Comité de Facilitación y el Comité adopten las enmiendas a las directrices, se deberá considerar que se ha revocado la resolución A.872(20); y

.4 en colaboración con el Comité de Facilitación, informe a la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario, de las medidas adoptadas de conformidad con la mencionada resolución,

el Comité encargó a la Secretaría que le informara oportunamente de los avances del Comité de Facilitación en este contexto, a fin de poder contribuir a la labor, según proceda.

23.72 El Comité tomó nota, en el contexto de la resolución A.986(24) - La importancia y la financiación de la cooperación técnica como medio para apoyar la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo del Milenio, se le había pedido, en cooperación con el Comité de Cooperación Técnica:

.1 examine y adopte medidas relacionadas con la asistencia técnica a fin de promover la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI; y

.2 examine y tome medidas apropiadas para ayudar a que se proporcione a los Estados Miembros la cooperación técnica necesaria para implantar el Plan de auditorías,

e invitó a los Gobiernos Miembros, organizaciones internacionales y a la Secretaría a que presenten al MSC 82 las propuestas para posibles medidas requeridas a los comités a fin de que éstos puedan contribuir a la tarea del Comité de Cooperación Técnica respecto a la cuestión.

Plan estratégico de la Organización y Plan de acción de alto nivel y prioridades

23.73 En el contexto de las peticiones formuladas por la Asamblea en la resolución A.970(24) sobre el Plan estratégico de la Organización (para el periodo de seis años de 2006 a 2011) y la resolución A.971(24) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2006-2007, el Comité examinó las recomendaciones de la Reunión de Presidentes de 2006 (MSC 81/WP.11) para el proceso de examen del Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2006-2007, y acordó que:

.1 tras celebrar consultas con los Presidentes de los Comités, la Secretaría debería elaborar y someter al examen del MSC 82 y el MEPC 55 información sobre los avances realizados con respecto a los puntos señalados en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2006-2007 y las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel y las prioridades, incluidos los resultados previstos, para el bienio 2008-2009;

.2 se presentasen al Consejo en su 91º periodo de sesiones los resultados del examen en el MSC 82 y el MEPC 55 de la información y las propuestas anteriormente mencionadas, con vistas a remitirlos al Grupo de trabajo del Consejo sobe el Plan estratégico que se reunirá en septiembre de 2007;

.3 se presentase al Consejo en su 24º periodo de sesiones extraordinario cualquier otra información sobre los avances y las propuestas en relación con el plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2008-2009 acordadas en el MSC 83 y el MEPC 56;

y encargó a la Secretaría que adoptase las medidas oportunas.

REUNIONES INTERPERIODOS

23.74 Teniendo en cuenta la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería restringirse al mínimo necesario, el párrafo 3.40 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, al igual que la decisión del Comité adoptada en el MSC 66 de que aquellos subcomités que deseen proponer la convocatoria de reuniones interperiodos deberían analizar la necesidad de tales reuniones, y únicamente cuando las considere necesarias deberían remitir al Comité, con suficiente antelación, una petición con las correspondientes justificaciones para su aprobación, el Comité teniendo en cuenta las decisiones adoptadas bajo diversos puntos del orden del día, aprobó las reuniones interperiodos del:

.1 Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y de la contaminación (Grupo ESPH), que se celebrará en septiembre de 2006;

.2 Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que se celebrará en Singapur, del 28 de agosto al 1 de septiembre de 2006;

.3 Grupo mixto de expertos OMI/UIT, que se reunirá del 5 al 7 de julio de 2006 en la sede de la OMI;

.4 Grupo especial de trabajo sobre aspectos técnicos de la LRIT (tres reuniones en junio, julio y septiembre de 2006; Canadá acogerá la y las fechas y los lugares de celebración de la segunda y la tercera se decidirán oportunamente); y

.5 Grupo de supervisores técnicos y de redacción, que se reunirá en mayo y septiembre de 2007 en un lugar que se anunciará oportunamente.

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA CORRESPONDIENTES A LOS PRÓXIMOS DOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y LAS PROPUESTAS PARA LA CELEBRACIÓN DEL MSC 82

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día correspondientes al 82º y 83º periodos de sesiones del Comité

23.75 El Comité acordó respecto de las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 82 y MSC 83, según figura en el documento MSC 81/WP 9, enmendado.

Constitución del Grupo de trabajo durante el MSC 82

23.76 Tras recordar las disposiciones de los párrafos 3.24 y 3.28 de las Directrices revisadas sobre la organización y métodos de trabajo en relación con el 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 82º periodo de sesiones se establezcan grupos de trabajo que se encarguen de examinar las siguientes cuestiones:

.1 normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos;

.2 medidas para incrementar la protección marítima; y

.3 el factor humano,

así como grupos de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

Duración y fecha de los próximos dos periodos de sesiones

23.77 El Comité tomó nota de que se había decidido que su 82º periodo de sesiones se celebre en Estambul (Turquía), del 29 de noviembre al 8 de diciembre de 2006; en cuanto al 83º periodo de sesiones, su celebración se habría previsto, con carácter provisional, para octubre de 2007.

24 OTROS ASUNTOS

Acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo

24.1 El Comité tomó nota (MSC 81/24) de que el FAL 32, en base a una propuesta presentada por la ICS en la que se invitaba al Comité de Facilitación a que examine si el acceso por parte de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto a la información sobre los certificados de los buques dedicados a viajes internacionales podría facilitarse y simplificarse mediante la utilización de tecnología moderna, había acordado que tal sistema tendría varias ventajas, según se indican en el párrafo 3 del documento MSC 81/24.

24.2 El Comité también tomó nota de que el FAL 32 había reconocido que debía considerarse detenidamente la cuestión de quienes tendrían acceso a tales documentos electrónicos y había acordado que la cuestión estaba relacionaba con la labor del MSC y del MEPC, y que, antes de que pudiese comenzar a estudiar las especificaciones informáticas de dicho sistema, el MSC y el MEPC deberían asesorarle sobre la aceptabilidad, viabilidad y factibilidad del sistema. Además, el FAL 32 pidió a ambos Comités que le asesoraran sobre los certificados a los que debería poderse acceder mediante sistemas electrónicos.

24.3 El Comité tomó nota (MSC 81/24/10) de que, en el MEPC 54, varias delegaciones habían apoyado la propuesta de acceso en línea a los certificados y habían opinado que el Comité de Facilitación debía seguir estudiando el tema, incluida la cuestión de la fiabilidad y seguridad de tales bases de datos. Sin embargo, el MEPC estimó que aún no estaba en condiciones de asesorar al Comité de Facilitación sobre la aceptabilidad, viabilidad y factibilidad del acceso en línea a los certificados para fines de inspección, y se acordó que la cuestión se volvería a examinar en el MEPC 55.

24.4 En este contexto, INTERTANKO (MSC 81/24/9), tras proporcionar información sobre el uso del Internet para acceder electrónicamente a documentos y certificados, invitó al Comité a que examine la posibilidad de utilizar Q88.com para facilitar la validación y la inspección de numerosos certificados y documentos obligatorios que en la actualidad deben llevarse a bordo.

24.5 El Comité tomó nota de que el MEPC 54 había expresado preocupación acerca de sistemas controlados y explotados comercialmente, cuyo acceso se restringe en función de la suscripción a los mismos. El Comité tomó nota de que el MEPC 54 examinó la información sobre el sistema Q88.com proporcionada por INTERTANKO pero no estaba en situación de refrendar el sistema. El Comité respaldó la decisión del MEPC 54 y acordó que el Comité de Facilitación debería seguir estudiando la cuestión, incluida la fiabilidad y seguridad de las bases de datos para el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques e instó a los Gobiernos Miembros y organizaciones a que presentaran propuestas pertinentes a fin de que las examinase el Comité de Facilitación.

24.6 Además, el Comité, consciente de las posibilidades del acceso en línea a los certificados y documentos, y tras tomar nota debidamente de la viabilidad técnica de tal sistema, recomendó que se aplicara un enfoque gradual, poniendo énfasis en los aspectos de facilitación del mismo. En lo que respecta a la posibilidad de utilizar dichos sistemas en las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité tomó nota de opiniones en el sentido de que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría como alternativa a la inspección física de los mismos y podría, posiblemente, integrarse en el marco de prioridades relativas a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

24.7 El Comité recordó que en su 80º periodo de sesiones (MSC 80/24, párrafo 8.18.4), tras examinar el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/TCC sobre el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, había refrendado la propuesta presentada por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM) de elaborar orientaciones adicionales destinadas a los Estados ribereños, en el contexto del párrafo 7.4.2 del proyecto de marco para el Plan. El Comité invitó además a la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) a que examine la posibilidad de llevar a cabo una iniciativa similar en su campo de competencia.

24.8 El Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, adoptó las resoluciones A.973(24) sobre el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y A.974(24) sobre el Marco y procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, en las que figuran:

.1 en la parte 3 y en el anexo 3 del anexo del Código, orientaciones sobre la implantación, cumplimiento y evaluación y examen de los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y una lista de obligaciones específicas de dichos Estados; y

.2 en el párrafo 7.4.2 del Marco (parte I del anexo), una lista de aspectos administrativos, jurídicos y técnicos que deberán constituir el alcance mínimo de una auditoría, y en el apéndice 2 de los procedimientos (parte II del anexo) la sección VIII trata de la información relativa a las actividades de los Estados ribereños.

24.9 El Comité recordó también que la Asamblea, tras adoptar la resolución A.973(24), había pedido al MSC y al MEPC que mantuviesen el Código sometido a revisión y que, en coordinación con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo y, al adoptar la resolución A.975(24) sobre la Evolución futura del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, había encargado:

.1 al Comité y al MEPC que examinaran la viabilidad futura de incluir en el ámbito de aplicación del Plan de auditorías, funciones relacionadas con la protección marítima y de otra índole que no están incluidas en la actualidad, determinaran las consecuencias de ampliar el ámbito de aplicación del Plan de auditorías de ese modo e informaran al Consejo, según proceda; y

.2 al Consejo que elaborara disposiciones adecuadas para la posible inclusión futura en el Plan de auditorías de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, la protección del medio ambiente y la protección marítima, teniendo en cuenta la experiencia adquirida con la implantación del Plan, y de cualesquiera otras cuestiones importantes relacionadas con la seguridad, la protección del medio marino y la protección marítima que señalen los comités;

e invitó al Consejo a que, cuando sea oportuno, examine la posibilidad y el modo de incorporar dichas cuestiones en el Plan.

24.10 El Comité recordó además que el Consejo es el que toma las decisiones sobre los asuntos relacionados con el marco y los procedimientos del Plan de auditorías y no les incumbe a los comités elaborar, aprobar y distribuir orientaciones vinculadas con el Plan mediante circulares, resoluciones u otros instrumentos.

24.11 La AISM informó al Comité (MSC 81/24/1) de que había elaborado orientaciones adicionales para los Estados ribereños en el contexto del párrafo 7.4.2 de la parte I del anexo de la resolución A.974(24), respondiendo a una petición del MSC 80, y propuso un proyecto de circular MSC (MSC 81/24/1, anexo), en el que se facilitan orientaciones sobre aquellos apartados del cuestionario previo a la auditoría que las Administraciones a cargo de los STM y las ayudas a la navegación deberían rellenar conforme a las obligaciones que les corresponden en virtud de las reglas V/12 y V/13 del Convenio SOLAS. La propuesta también incluye una lista de comprobaciones para ayudar a los auditores durante las auditorías de tales Administraciones. Se

invitó al Comité a que contemple la posibilidad de insertar un nota de pie de página correspondiente al título del apéndice 2 de la parte II de la resolución A.974(24), en caso de que la citada circular MSC fuese aprobada.

24.12 La OHI (MSC 81/24/4) proporcionó orientaciones adicionales para realizar las auditorías modelo de la OMI en lo referente a las competencias de la OHI, es decir, levantamientos hidrográficos, cartas náuticas e información sobre seguridad marítima (reglas V/4 y V/9 del Convenio SOLAS) en forma de cuestionario.

24.13 Tras reconocer que las cuestiones planteadas en los documentos (MSC 81/24/1 y MSC 81/24/4) no estaban actualmente lo suficientemente maduras para incluirlas en el Plan de auditorías, el Comité acordó, en principio, seguir trabajando en ellas partiendo de las propuestas presentadas por la OHI y la AISM.

24.14 En este contexto, y consciente de que los aspectos abarcados por las propuestas antedichas no se pueden someter actualmente a auditoría, el Comité encargó al FSI 14 que examinara dichas propuestas en el contexto de un posible examen del anexo 3 del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (anexo de la resolución A.973(24)), recurriendo a la contribución adicional del NAV 52, si lo estima oportuno, con miras a informar al MSC 82.

Cooperación entre la OMI y la IACS sobre el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) de la IACS

24.15 El Comité recordó que, tras decidir en su 61º periodo de sesiones que la OMI debería participar en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) de la IACS, había tomado nota, en el MSC 62, que el Secretario General había nombrado un consultor/observador de la OMI para que participase en el Plan de acuerdo con el mandato acordado e informase periódicamente al Comité sobre su eficacia. En mayo de 1997, el Comité también acordó que la OMI debería participar en el Comité Asesor de la IACS sobre el PCSCC, compuesto por organizaciones interesadas en los servicios proporcionados por las sociedades integrantes de la IACS a fin de contribuir a la mejora del Plan.

24.16 El Comité también recordó que el MSC 79 había tomado nota del informe de la Secretaría sobre las novedades registradas en la cooperación entre la OMI y la IACS relativa al Plan (MSC 78/25/1), en particular del informe del consultor/observador de la OMI acerca de su participación continuada en la aplicación del Plan, y había encargado a la Secretaría que notificara cualquier novedad al MSC 81.

24.17 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 81/24/2) acerca de la elaboración del Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) de la IACS por lo que respecta a los acuerdos de cooperación entre la OMI y la IACS y al informe del consultor/observador de la OMI que se adjunta en dicho documento, en el que se sostiene que el consultor/observador mencionado ha seguido participando en la ejecución del Plan. Se presentaron, a la Secretaría de la OMI y a la IACS, informes periódicos sobre la marcha de las actividades llevadas a cabo por el consultor/observador dentro del Plan, y se notificó que éste último había alcanzado su madurez y se estaba aplicando de manera concienzuda y coherente. Asimismo, se señaló que, desde el último informe presentado al Comité, se habían seguido desarrollando diferentes aspectos del Plan, tal y como se describe en el anexo del documento MSC 81/24/2, en particular en los párrafos 4 a 13.

24.18 El Comité decidió ampliar la participación de la Organización en el Plan de acuerdo con los principios utilizados anteriormente, es decir, sin que haya repercusiones financieras para la Organización, y encomendó a la Secretaría que informara de las novedades al MSC 83.

Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS)

24.19 El Comité recordó que el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS) había sido lanzado por la Secretaría en julio de 2005, y que dicho sistema permite el acceso público a las series de datos recopilados por la Secretaría, así como que el Manual de uso de los medios de notificación para las Administraciones de los Estados Miembros, y el descargo de responsabilidad en cuanto al uso de los sistemas de notificación se había distribuido mediante la circular Nº 2639.

24.20 El Comité tomó nota de la información sobre GISIS facilitada por la Secretaría (MSC 81/24/2). Asimismo, señaló que los Estados Miembros de la OMI y el público en general tenían a su disposición los módulos relativos al: Código PBIP, siniestros, organizaciones reconocidas, instalaciones portuarias de recepción, CAS sólo respecto de las declaraciones de cumplimiento válidas, y actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y que estaban elaborándose otros módulos, como los relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, puntos de contacto, casos de polizonaje, casos de migrantes ilegales y productos químicos.

24.21 El Comité manifestó su agradecimiento a los Miembros que ya estaban abordando la cuestión de los mecanismos de notificación directa de forma seria y que suministran datos de manera habitual.

24.22 En cuanto a la presentación del GISIS al Comité, organizada durante el periodo de sesiones, la Secretaría reiteró que dicho sistema se había elaborado a partir de las prescripciones de notificación existentes y las comunicaciones autorizadas al público. Asimismo, indicó que los Estados Miembros, mediante sus contraseñas de administrador, tienen la posibilidad de supervisar la creación de cuentas específicas por módulo y que, a fin de que el GISIS sea compatible con los sistemas de recopilación de datos actuales y de evitar la duplicación de las prescripciones de notificación, la Secretaría ha estado colaborando con los promotores y directores de varios sistemas regionales de supervisión por el Estado rector del puerto (Memorandos de entendimiento de Abuja, mar Negro y Tokio), así como con autoridades nacionales en lo que respecta a la recopilación de datos preliminares sobre siniestros (Centro coordinador de salvamento de Stavanger (Noruega)) y con la AESM acerca de la posible vinculación de las bases de datos respectivas.

24.23 El Comité tomó nota de la opinión de que, con miras a facilitar los avances continuos y firmes del GISIS con el soporte lógico y el mantenimiento necesarios, deberá garantizarse la provisión adecuada de recursos. Se sugirió que la ponencia presentada sobre el GISIS se repitiera durante el Consejo y en los próximos periodos de sesiones de los demás órganos de la OMI.

24.24 La Secretaría hizo hincapié en la importancia de que el sistema cuente con el apoyo de los Estados Miembros y la propia Secretaría, así como del desarrollo de una política de información y gestión de datos.

Estudio EFS sobre SIVCE/CNE

24.25 El Comité recordó que los documentos MSC 81/24/5 y MSC 81/INF.9 (Dinamarca y Noruega) relativos al estudio EFS sobre SIVCE/CNE ya se habían examinado dentro del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) junto con el documento MSC 81/23/13 (véase el párrafo 23.40).

Directrices para la formación de operadores de sistemas de posicionamiento dinámico

24.26 El Comité recordó que el MSC 66 había aprobado en 1969 la circular MSC/Circ.738, Directrices para la formación de operadores de sistemas de posicionamiento dinámico, que incluía las Directrices de la IMCA en su anexo, e invitó a la Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA) a que mantuviera informada a la OMI de futuras enmiendas a las directrices de la Asociación.

24.27 El Comité tomó nota de las Directrices actualizadas de la IMCA facilitadas por esta Asociación en el documento MSC 81/24/6, y pidió a la Secretaría que publicara una actualización de la circular MSC/Circ.738 y se asegurara de que la nota a pie de página pertinente de la sección 4.12 del Código MODU, sometido actualmente al examen del Subcomité DE, se enmiende al publicar la próxima edición del Código.

Resultados de la 94º reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo: adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

24.28 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la Oficina Internacional del Trabajo (MSC 81/24/7) acerca de los resultados de la 94º reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, que se celebró en Ginebra del 7 al 23 de febrero de 2006. La Conferencia adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. en el que se refunden y actualizan 68 convenios y recomendaciones marítimos existentes, adoptados por la OIT desde 1920. La Conferencia también adoptó varias resoluciones que el Consejo de Administración de la OIT examinó en su 295º reunión, celebrada en marzo de 2006. Se pondrán en conocimiento del Secretario General aquéllas que sean de interés para la OMI.

24.29 En cuanto a las disposiciones sobre la ejecución y el cumplimiento de las prescripciones incluidas en el nuevo Convenio, el representante de la OIT indicó que la elaboración de este instrumento se había beneficiado de la aportación notable de los expertos de la OMI y que la cooperación futura en cuestiones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto sería muy valiosa.

24.30 La delegación del Japón informó al Comité de que el nuevo Convenio abarca aspectos generales muy diversos, por lo que muchos países pueden encontrar dificultades para prepararse para implantarlo rápidamente, por lo que era necesario mejorar la cooperación técnica internacional a fin de promover una mayor comprensión de este Convenio, particularmente en los países en desarrollo. En este contexto, el Gobierno del Japón, en colaboración con la OIT y la Fundación de investigaciones de política oceanográfica del Japón, tiene previsto organizar un seminario internacional sobre política con respecto a la gente de mar en Asia, en Tokio el 30 y 31 de octubre de 2006, cuyo título será "Promover una ratificación temprana del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo". Aunque el seminario está dirigido a los países de la región de Asia, el Japón también acogerá con satisfacción participantes de otras regiones del mundo.

24.31 El Secretario General informó al Comité de que había asistido a la Conferencia en Ginebra el 20 de febrero de 2006 y de que opinaba que entrara en vigor en fecha temprana del Convenio refundido de la OIT sobre el trabajo marítimo era muy conveniente. En este contexto, hizo un llamamiento a todos los Estados Miembros para que examinen la posibilidad de ratificar lo antes posible el Convenio.

Modelo de legislación nacional sobre actos delictivos en el ámbito marítimo

24.32 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el CMI (MSC 81/24/8) acerca de la labor relativa a un modelo de legislación nacional sobre actos delictivos en el ámbito marítimo, en relación con los actos delictivos cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero, y también de que en 2007 se presentará el oportuno documento al Comité para que éste lo examine.

Revisión del Reglamento Sanitario Internacional

24.33 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 81/INF.2) acerca de la adopción por parte de la Organización Mundial de la Salud del Reglamento Sanitario Internacional revisado (2005) el 23 de mayo de 2005, en la 58ª Asamblea Mundial de la Salud (16 a 25 de mayo de 2005). El Reglamento revisado entrará en vigor el 15 de junio de 2007.

Informe sobre siniestros de graneleros

24.34 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por INTERCARGO (MSC 81/INF.11) acerca de su informe anual sobre siniestros de graneleros correspondiente a 2005 y a los 10 años anteriores (1996-2005). El informe indica que, durante 2005, se registraron la pérdida total de seis graneleros de más de 10 000 toneladas de peso muerto y la pérdida trágica de ocho vidas. El análisis de datos para identificar las tendencias de los últimos 10 años (1996-2005) indicó que seguía disminuyendo el promedio anual de muertos y pérdidas de peso muerto y tonelaje y que la edad media había aumentado de 20,4 a 21,11, aunque se había incrementado ligeramente el promedio anual de pérdidas de buques.

24.35 Durante la presentación del informe de INTERCARGO, se señaló a la atención del Comité el siniestro reciente del **Alexandros T** el 3 de mayo de 2006, para el que se notificó la desaparición de 26 miembros de su tripulación. Los representantes del Estado de abanderamiento y del Estado de la nacionalidad de un número significativo de tripulantes se hicieron eco de las manifestaciones de condolencia e hicieron hincapié en la importancia de que la Organización reciba lo antes posible y estudie el informe sobre la investigación del siniestro.

Numeración de las circulares conjuntas MSC/MEPC

24.36 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 81/24/11) acerca de la nueva numeración de las circulares conjuntas MSC-MEPC. Con objeto de facilitar la determinación y recuperación de información distribuida mediante circulares conjuntas MSC-MEPC desde septiembre de 2005, la Secretaría empezó a publicar circulares conjuntas MSC-MEPC con la signatura siguiente:

.1 organización y métodos de trabajo: circulares MSC-MEPC.1/Circ;

.2 cuestiones generales: circulares MSC-MEPC.2/Circ;

.3 cuestiones relacionadas con siniestros: circulares MSC-MEPC.3/Circ;

.4 cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto: circulares MSC-MEPC.4/Circ;

.5 cuestiones relacionadas con los reconocimientos y la certificación: circulares MSC-MEPC.5/Circ; y

.6 puntos de contacto nacionales para las cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación: circulares MSC-MEPC.6/Circ.

24.37 Asimismo, se informó al Comité de que, a partir de los resultados del presente periodo de sesiones, habrá de crearse otra serie de circulares, MSC-MEPC.7/Circ., sobre asuntos relacionados con el factor humano, y se le recordó que todas las circulares que se publicaran deberían identificarse dentro de una serie, empezando por añadir un ".1" por defecto a su signatura, cuando la circular no se publique con ninguna otra signatura de una serie existente.

24.38 La delegación de Venezuela señaló al Comité que quizás sea necesario armonizar la terminología utilizada en las distintas circulares de la OMI, y en particular en las relativas a siniestros y sucesos marítimos (véase el párrafo 24.35).

Día Mundial de la Hidrografía

24.39 El observador de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) informó al Comité de que dicha Organización celebraría este año, por primera vez, el "Día Mundial de la Hidrografía" el 21 de junio, la fecha en la que se constituyó la Organización Hidrográfica Internacional en 1921. El 29 de noviembre de 2005, la Asamblea General de las Naciones Unidas, dentro de su punto del orden del día sobre los océanos y el derecho del mar, adoptó la resolución A/60/30. En esta resolución se incluye la siguiente declaración: "La Asamblea General acoge con satisfacción la aprobación por la Organización Hidrográfica Internacional del "Día Mundial de la Hidrografía", que se celebrará anualmente el 21 de junio, con el fin de dar la publicidad adecuada a su labor en todos los niveles y aumentar el alcance de la información hidrográfica en todo el mundo, e insta a todos los Estados a que colaboren con esa organización para promover la seguridad de la navegación, especialmente en las zonas de navegación internacional, en los puertos y en las zonas marinas vulnerables o protegidas". La Organización Hidrográfica Internacional celebrará el Día Mundial de la Hidrografía a nivel nacional en todo el mundo y el Buró Hidrográfico Internacional (BHI) lo celebrará a nivel internacional en Mónaco. El lema de esta primera celebración será "85 años de contribución de la OHI a la seguridad de la navegación en todo el mundo".

Agradecimiento

24.40 El Comité manifestó su agradecimiento a los delegados y miembros de la Secretaría que se indican a continuación, quienes recientemente habían renunciado a sus funciones, se habían jubilado o habían sido transferidos para desempeñar otras funciones, o estaban a punto de hacerlo, por la valiosa contribución a su labor, y les deseó una prolongada y feliz jubilación o, cuando correspondiera, el mejor de los éxitos en sus nuevas funciones:

- Sr. Pawel Czerwinski (Polonia) (regresa a su país);
- Sr. Clayton Diamond (Estados Unidos) (se traslada);
- Sr. Ian Finley (Panamá) (cambia de funciones);

- Sr. Thomas Gilmour (Estados Unidos) (se jubila);
- Sr. Stein Isaksen (Noruega) (se jubila);
- Sr. Trygve Scheel (Noruega) (se jubila);
- Sra. Cynthia Stowe (Estados Unidos) (se traslada);
- Sr. Tadayuki Uemura (Japón) (regresa a su país);
- Sr. Hag-Bae Yoon (República de Corea) (regresa a su país);
- Sr. Vladimir Lebedev (Secretaría) (deja la Organización); y
- Sr. Youngso Kim (Secretaría) (regresa a su país).

Manifestación de condolencias

24.41 El Comité señaló con pesar el fallecimiento reciente del Sr. Günther Zade (Alemania), antiguo Vicerrector y Decano de la Universidad Marítima Mundial (UMM). Su dedicación y visión de futuro en los primeros años de la Universidad contribuyeron a hacer de ésta lo que es en la actualidad: un modelo único de aprendizaje y cooperación internacionales. El profesor Zade fue uno de los "padres fundadores" de la UMM y contribuyó de forma sobresaliente al establecimiento, desarrollo y progreso de esta institución única, que ha sido tan útil para la comunidad marítima mundial. Su dedicación excepcional al desarrollo de la educación y la formación marítimas contó con el reconocimiento sin reservas de toda la comunidad marítima.

24.42 Con idéntico pesar, el Comité ha recibido la noticia del fallecimiento del Sr. Martin Böckenhauer (Alemania), antiguo Presidente del Subcomité de Graneles Químicos (BCH) y del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), que aportó un enorme caudal de conocimientos técnicos a la OMI como consecuencia de su prolongada carrera profesional en Germanischer Lloyd y su colaboración con la IACS. Se le recordará en especial por presidir el Subcomité BCH y después el Subcomité BLG con una actitud firme y justa en cuestiones delicadas y complejas, como, en fecha reciente, la revisión del Anexo II del MARPOL. El. Sr. Böckenhauer estaba plenamente comprometido con las causas de la seguridad marítima y de la protección del medio marino y su labor representó una aportación muy destacada durante muchos años.

24.43 El Comité pidió a la delegación de Alemania que trasmitiese sus condolencias a la familia, amigos y colegas del los fallecidos, a los que esta Organización echará profundamente en falta.

(Los anexos se publicarán en una adición al presente documento)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
81º periodo de sesiones
Punto 25 del orden del día

MSC 81/25/Add.1
1 junio 2006
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 81º PERIODO DE SESIONES

Se adjuntan los anexos 1 a 21 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 81º periodo de sesiones (MSC 81/25).

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.

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1 - RESOLUCIÓN MSC.201(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 2 - RESOLUCIÓN MSC.202(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 3 - RESOLUCIÓN MSC.203(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO

ANEXO 4 - RESOLUCIÓN MSC.204(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

ANEXO 5 - RESOLUCIÓN MSC.205(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)

ANEXO 6 - RESOLUCIÓN MSC.206(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

ANEXO 7 - RESOLUCIÓN MSC.207(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)

ANEXO 8 - RESOLUCIÓN MSC.208(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA AUTORIZACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES QUE ACTÚEN EN NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN (RESOLUCIÓN A.739(18))

ANEXO 9 - RESOLUCIÓN MSC.209(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

ANEXO 10 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS II-1, II-2, III Y V DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

ANEXO 11 - PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE DIRECTRICES SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE EN LOS BUQUES DE PASAJE QUE NAVEGUEN POR ZONAS ALEJADAS

ANEXO 12 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO SSCI

ANEXO 13 - RESOLUCIÓN MSC.210(81) - NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

ANEXO 14 - RESOLUCIÓN MSC.211(81) - DISPOSICIONES PARA EL OPORTUNO ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

ANEXO 15 - PROYECTO DE ENMIENDA AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 16 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

ANEXO 17 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 1994

ANEXO 18 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DSC

ANEXO 19 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS XII/12.1.2 Y XII/13.1 DEL CONVENIO SOLAS Y AL MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES NUCLEARES DE PASAJE

ANEXO 20 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS II-1/3-2 Y XII/6.3 Y AL APÉNDICE DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 21 - PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE LA NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE DE AGUA DE MAR DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES NUEVOS Y LOS ESPACIOS DEL DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS

(Véase el documento MSC 81/25/Add.2 para los anexos 22 a 46)

***

ANEXO 1

RESOLUCIÓN MSC.201 (81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a los procedimientos para enmendar el Anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO en su 81º periodo de sesiones enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2010, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2010, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO II-2

CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Regla 9 - Contención del incendio

1 En el apartado 2 del párrafo 4.1.3.3, se sustituye "." por "; o".

2 En el párrafo 4.1.3.3, se añade el nuevo apartado .3 siguiente a continuación del apartado.2 existente:

".3 boquillas de nebulización de agua que se hayan sometido a ensayo y aprobado de conformidad con las directrices aprobadas por la Organización*."

Regla 15 - Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables

3 En la regla II-2/15 enmendada por la resolución MSC.31(63), el texto que figura a continuación del título se sustituye por el siguiente:

"(Los párrafos 2.9 a 2.12 de la presente regla son aplicables a los buques construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, con la salvedad de que las referencias a los párrafos 2.10 y 2.11 en los párrafos 3 y 4 se aplican a los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente)".

CAPÍTULO III

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

Regla 7 - Dispositivos individuales de salvamento

4 En el párrafo 2.1, se añaden los nuevos apartados .1 y.2 siguientes:

".1 en los buques de pasaje que realicen viajes de menos de 24 h, se proveerá un número de chalecos salvavidas para bebés igual, por lo menos, al 2,5% del total de pasajeros que vayan a bordo;

---

* Véanse las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en la regla II-2/12 del Convenio SOLAS (resolución A.800(19)).

.2 en los buques de pasaje que realicen viajes de 24 h o más, se proveerán chalecos salvavidas de bebé para todos los bebés que haya a bordo;"

y los apartados existentes vuelven a numerarse, de modo que .1 y .2 pasan a ser .3 y .4, respectivamente. La palabra "y" se traslada del final del nuevo apartado .3 al final del nuevo apartado .4.

5 En el párrafo 2.1, se añade el nuevo apartado .5 siguiente a continuación del apartado .4 existente:

".5 si los chalecos salvavidas provistos para adultos no están proyectados para personas con un peso de hasta 140 kg y un contorno de pecho de hasta 1 750 mm, se proveerá a bordo un número suficiente de accesorios adecuados para que tales personas puedan ponerse esos chalecos salvavidas."

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICACIONES

Regla 7 - Equipo radioeléctrico: Generalidades

6 El texto actual del apartado 6.1 del párrafo 1 se sustituye por el siguiente:

"6.1 tenga capacidad para transmitir una alerta de socorro a través del servicio de satélites de órbita polar que trabaja en la banda de 406 MHz;".

Regla 9 - Equipo radioeléctrico: Zonas marítimas A1 y A2

7 El texto actual del apartado .3.3 del párrafo 1 se sustituye por el siguiente :

".3.3 a través del servicio de satélites geoestacionarios de Inmarsat mediante una estación terrena de buque."

Regla 10 - Equipo radioeléctrico: Zonas marítimas A1, A2 y A3

8 El texto actual del apartado .4.3 del párrafo 1 se sustituye por el siguiente:

".4.3 a través del servicio de satélites geoestacionarios de Inmarsat mediante una estación terrena de buque adicional."

9 El texto actual del apartado .3.2 del párrafo 2 se sustituye por el siguiente:

".3.2 a través del servicio de satélites geoestacionarios de Inmarsat mediante una estación terrena de buque; y"

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 22 - Visibilidad desde el puente de navegación

10 Se añade el nuevo párrafo 4 siguiente a continuación del párrafo 3 existente:

"4 No obstante lo prescrito en los párrafos 1.1, 1.3, 1.4 y 1.5, el cambio de agua de lastre podrá efectuarse siempre y cuando:

.1 el capitán haya determinado que es seguro efectuar el cambio y tenga en cuenta todo aumento de sectores ciegos o toda reducción del campo de visión horizontal derivados de la operación a fin de garantizar que en todo momento se mantiene una vigilancia adecuada;

.2 la operación se lleve a cabo de conformidad con el plan de gestión del agua de lastre del buque, teniendo en cuenta las recomendaciones sobre el cambio de agua de lastre adoptadas por la Organización; y

.3 el comienzo y el fin de la operación se anoten en el registro de las actividades relacionadas con la navegación del buque, con arreglo a lo dispuesto en la regla 28."

***

ANEXO 2

RESOLUCIÓN MSC.202(81)
(adoptada el 19 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a los procedimientos para enmendar el Anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO en su 81º periodo de sesiones enmiendas al Convenio, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2007, a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2008, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 2 – Definiciones[1]

1 Se añade el texto siguiente a continuación del párrafo 5 existente:

"6 *Nave de gran velocidad*: nave definida en la regla X/1.3.

7 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: unidad móvil de perforación mar adentro definida en la regla XI-2/1.1.5."

2 Se añade la nueva regla 19-1 siguiente a continuación de la regla 19 existente:

"Regla 19-1
Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

1 Nada de lo dispuesto en la presente regla ni en las normas de funcionamiento y las prescripciones funcionales[2] adoptadas por la Organización en relación con la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques irá en perjuicio de los derechos, jurisdicción u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional, en particular de los regímenes jurídicos de la alta mar, la zona económica exclusiva, la zona contigua, las aguas territoriales o los estrechos utilizados para la navegación internacional y las vías marítimas archipelágicas.

2.1 A reserva de lo dispuesto en los párrafos 4.1 y 4.2, la presente regla se aplicará a los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

.1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;

.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto[3] igual o superior a 300; y

.3 unidades móviles de perforación mar adentro.

---

1 En las enmiendas a la regla 2 se tienen en cuenta las enmiendas a dicha regla adoptadas el 20 de mayo de 2004 mediante la resolución MSC.153(78), que entrarán en vigor el 1 de julio de 2006.

2 Véanse las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima la Organización mediante la resolución MSC.210(81).

3 El "arqueo bruto" que debe utilizarse para determinar si un buque de carga o una nave de gran velocidad debe cumplir lo dispuesto en la presente regla será el que determinen las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, con independencia de la fecha en la que el buque o la nave de gran velocidad se haya construido o esté construyéndose.

2.2 En los párrafos 3 a 11.2, el término "buque" incluye los buques de pasaje y de carga, las naves de gran velocidad y las unidades móviles de perforación mar adentro que se rigen por lo dispuesto en la presente regla.

3 La presente regla establece disposiciones para permitir que los Gobiernos Contratantes lleven a cabo la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

4.1 Los buques estarán provistos de un sistema para transmitir automáticamente la información especificada en el párrafo 5, según se indica a continuación:

.1 los buques construidos el 31 de diciembre de 2008 o posteriormente;

.2 los buques construidos antes del 31 de diciembre de 2008 y autorizados para navegar:

.1 en las zonas marítimas A1 y A2, definidas en las reglas IV/2.1.12 y IV/2.1.13; o

.2 en las zonas marítimas A1, A2 y A3, definidas en las reglas IV/2.1.12, IV/2.1.13 y IV/2.1.14,

a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica posterior al 31 de diciembre de 2008;

.3 los buques construidos antes del 31 de diciembre de 2008 y autorizados para navegar en las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4 definidas en las reglas IV/2.1.12, IV/2.1.13, IV/2.1.14 y IV/2.1.15, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica posterior al 1 de julio de 2009. No obstante, estos buques cumplirán las disposiciones del apartado .2 cuando naveguen dentro de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

4.2 Los buques que, con independencia de su fecha de construcción, estén provistos de un sistema de identificación automática (SIA), tal como se define éste en la regla 19.2.4, y que naveguen exclusivamente en la zona marítima A1 definida en la regla IV/2.1.12, no deberán cumplir lo dispuesto en la presente regla.

5 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4.1, los buques transmitirán automáticamente la siguiente información de identificación y seguimiento de largo alcance:

.1 identidad del buque;

.2 situación del buque (latitud y longitud); y

.3 fecha y hora de la situación facilitada.

6 Los sistemas y el equipo utilizados para satisfacer lo prescrito en la presente regla se ajustarán a normas de funcionamiento y prescripciones funcionales[4] no inferiores a las adoptadas por la Organización. Todo equipo de a bordo será de un tipo aprobado por la Administración.

7 Los sistemas y el equipo utilizados para satisfacer lo prescrito en la presente regla podrán desconectarse a bordo o podrán suspender la distribución de información de identificación y seguimiento de largo alcance:

.1 en los casos en los que acuerdos, reglas o normas internacionales dispongan que se proteja la información relativa a la navegación;

.2 en circunstancias excepcionales, y durante el periodo más breve posible, cuando el capitán considere que el funcionamiento del sistema puede poner en peligro la seguridad o la protección del buque. En tal caso, el capitán informará sin demora a la Administración y anotará en el registro de actividades e incidentes relacionados con la navegación, que debe mantenerse según lo dispuesto en la regla 28, los motivos por los cuales se tomó la decisión y el periodo durante el cual el sistema o el equipo estuvieron desconectados.

8.1 A reserva de lo dispuesto en los párrafos 8.2 a 11.2, los Gobiernos Contratantes podrán recibir información de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, por motivos de protección y por otros motivos acordados por la Organización, según se indica a continuación:

.1 la Administración tendrá derecho a recibir tal información sobre los buques que enarbolen su pabellón, independientemente del lugar donde se encuentren tales buques; y

.2 un Gobierno Contratante tendrá derecho a recibir tal información sobre los buques que le hayan comunicado su intención de entrar en una instalación portuaria, tal como se define ésta en la regla XI-2/1.1.9, o un lugar bajo jurisdicción del Gobierno Contratante, independientemente del lugar en que se encuentren tales buques, siempre que no estén en las aguas de otro Gobierno Contratante situadas en el interior de las líneas de base establecidas de conformidad con el derecho internacional; y

.3 un Gobierno Contratante tendrá derecho a recibir tal información sobre los buques autorizados a enarbolar su pabellón o el pabellón de otro Gobierno Contratante, que no tengan intención de entrar en una instalación portuaria o un lugar bajo la jurisdicción de dicho Gobierno Contratante, que naveguen a una distancia no superior a 1000 millas marinas de su costa, siempre que tales buques no estén en las aguas de otro Gobierno

4 Véanse las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.210(81).

Contratante situadas en el interior de las líneas de base establecidas de conformidad con el derecho internacional; y

.4 un Gobierno Contratante no tendrá derecho a recibir, de conformidad con lo dispuesto en el apartado .3, tal información sobre un buque que se encuentre en el mar territorial del Gobierno Contratante cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar.

8.2 Los Gobiernos Contratantes especificarán y comunicarán a la Organización los pormenores pertinentes, teniendo en cuenta las normas de funcionamiento y las prescripciones funcionales adoptadas por la Organización[5], para que la información sobre identificación y seguimiento de largo alcance pueda estar disponible de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.1. Posteriormente, los Gobiernos Contratantes podrán modificar o retirar tales comunicaciones en cualquier momento. La Organización informará a todos los Gobiernos Contratantes del recibo de tales comunicaciones y de los particulares de éstas.

9 No obstante lo dispuesto en el párrafo 8.1.3, las Administraciones, por motivos de protección o de otra índole, tendrán derecho a decidir, en cualquier momento, que la información de identificación y seguimiento de largo alcance sobre los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón no se proporcionará, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.1.3, a los Gobiernos Contratantes. Posteriormente, las Administraciones podrán modificar, suspender o anular tales decisiones en cualquier momento.

9.1 Las Administraciones comunicarán tales decisiones a la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9. La Organización informará a todos los Gobiernos Contratantes del recibo de tales comunicaciones y de los particulares de éstas.

9.2 Los derechos, deberes y obligaciones, en virtud del derecho internacional, de los buques cuyas Administraciones hayan invocado las disposiciones del párrafo 9.1 no se verán afectados como resultado de tal decisión.

10 En todo momento, los Gobiernos Contratantes:

.1 reconocerán la importancia de la información de identificación y seguimiento de largo alcance;

.2 reconocerán y respetarán el carácter confidencial y reservado, desde el punto de vista comercial, de toda la información de identificación y seguimiento de largo alcance que reciban;

.3 protegerán la información que reciban contra el acceso y divulgación no autorizados; y

5 Véanse las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.210(81).

.4 utilizarán la información que reciban de un modo conforme al derecho internacional.

11.1 Los Gobiernos Contratantes se harán cargo de todos los costos relacionados con la información de identificación y seguimiento de largo alcance que soliciten y reciban. No obstante lo dispuesto en el párrafo 11.2, los Gobiernos Contratantes no exigirán ningún pago a los buques por la información de identificación y seguimiento de largo alcance que recaben.

11.2 A menos que la legislación nacional de la Administración disponga otra cosa, a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón no les ocasionará ningún gasto transmitir información de identificación y seguimiento de largo alcance en cumplimiento de lo dispuesto en la presente regla.

12 No obstante lo dispuesto en la regla 8.1, los servicios de búsqueda y salvamento de los Gobiernos Contratantes tendrán derecho a recibir gratuitamente información de identificación y seguimiento de largo alcance en relación con la búsqueda y el salvamento de personas en peligro en el mar.

13 Los Gobiernos Contratantes podrán notificar a la Organización cualquier caso respecto del cual consideren que no se ha observado o cumplido, o no se está observando o cumpliendo, lo dispuesto en la presente regla o en cualquier otra prescripción conexa establecida por la Organización.

14 El Comité de Seguridad Marítima determinará los criterios, procedimientos y medios para el establecimiento, examen y verificación de la provisión de información de identificación y seguimiento de largo alcance a los Gobiernos Contratantes de conformidad con lo dispuesto en la presente regla."

***

ANEXO 3

RESOLUCIÓN MSC. 203 (81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo XII del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (en adelante denominado "el Convenio"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda del Convenio,

HABIENDO EXAMINADO en su 81º periodo de sesiones enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2007 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mundial de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas de registro, hayan notificado al Secretario General que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) viii) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2008 una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO

CAPÍTULO I
Disposiciones generales

Regla I/1 - Definiciones y aclaraciones

1 Al final del apartado .25 del párrafo 1, el punto (".") se sustituye por un punto y coma (";").

2 En el párrafo 1, se añaden los nuevos apartados .26 y .27 siguientes a continuación del apartado .25 existente:

".26 *Código PBIP*: el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (Convenio SOLAS), según sea enmendado por la Organización.

.27 *Oficial de protección del buque*: la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, lo que incluye la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque y la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias."

CAPÍTULO VI

FUNCIONES DE EMERGENCIA, SEGURIDAD EN EL TRABAJO, ATENCIÓN MÉDICA Y SUPERVIVENCIA

3 El título actual del capítulo VI se sustituye por el siguiente:

"Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, protección, atención médica y supervivencia"

4 Al final del capítulo VI se añade la nueva regla VI/5 siguiente a continuación de la regla VI/4 existente:

"Regla VI/5

Requisitos mínimos obligatorios para la expedición de títulos de suficiencia a los oficiales de protección del buque

1 Todo aspirante al título de suficiencia de oficial de protección del buque deberá:

.1 tener cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses o un periodo de embarco apropiado y conocimiento de las operaciones del buque; y

.2 satisfacer las normas de competencia que para el título de suficiencia de oficial de protección del buque se establecen en los párrafos 1 a 4 de la sección A-VI/5 del Código de Formación.

2 Las Administraciones se asegurarán de que se expide un título de suficiencia a toda persona juzgada competente conforme a las disposiciones de la presente regla.

3 Cada Parte deberá comparar el nivel de competencia que se exigía a los oficiales de protección del buque que tengan o puedan aportar prueba documental de que tienen calificaciones obtenidas antes de la entrada en vigor de la presente regla con el nivel estipulado para el título de suficiencia en la sección A-VI/5 del Código de Formación, y determinar la necesidad de exigir que dicho personal actualice sus calificaciones.

4 Hasta el 1 de julio de 2009, las Partes podrán continuar reconociendo al personal que tenga o pueda aportar prueba documental de que tiene calificaciones correspondientes al título de oficial de protección del buque obtenidas antes de la entrada en vigor de la presente regla."

***

ANEXO 4

RESOLUCIÓN MSC.204(81)
(adoptada el 18de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988"), referentes al procedimiento de enmienda del Convenio y del Protocolo SOLAS de 1988,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, en el que se dispone, entre otras cosas, que las enmiendas al anexo del Protocolo serán adoptadas y entrarán en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a la adopción y entrada en vigor de las enmiendas al capítulo I del Anexo del Convenio, establecido en los apartados iv), vi) 1) y vii) 1) del párrafo b) del artículo VIII del Convenio,

TOMANDO NOTA de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 1) del Convenio, toda enmienda al Anexo del Protocolo SOLAS de 1988 se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes en el Protocolo,

HABIENDO EXAMINADO en su 81ºperiodo de sesiones enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al Anexo del Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 para su examen y aceptación y que envíe asimismo copias a todos los Miembros de la Organización;

3. INSTA a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 a que acepten las enmiendas lo antes posible.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

PARTE B - RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS

Regla 10 - Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga

Se sustituye el texto actual del apartado v) del párrafo a) por el siguiente:

"v) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante el periodo de validez de cinco años del Certificado de seguridad de construcción para buques de carga o del Certificado de seguridad para buques de carga, salvo cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14. Cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14, ese periodo de cinco años podrá ampliarse de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todo caso, el intervalo entre esas dos inspecciones no excederá nunca de 36 meses;"

***

ANEXO 5

RESOLUCIÓN MSC.205(81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.122(75), mediante la cual adoptó el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (en adelante denominado "el Código IMDG"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA ASIMISMO del artículo VIII b) y de la regla VII/1.1 del Convenio, que tratan del procedimiento de enmienda para modificar el Código IMDG,

HABIENDO EXAMINADO, en su 81º periodo de sesiones, las enmiendas al Código IMDG propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código IMDG, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE QUE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2 bb) del Convenio, las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2007, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o bien un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del mismo, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2008, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. ACUERDA que los Gobiernos Contratantes del Convenio podrán aplicar las enmiendas anteriormente mencionadas en su totalidad o en parte, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2007;

5. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas recogidas en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

6. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG) (RESOLUCIÓN MSC.122(75))

PARTE 1

Capítulo 1.1

1.1.3.2.3 Insértese la siguiente nueva primera frase: "Las dosis que reciban las personas deberán estar por debajo de los límites de dosis correspondientes."

Al final de la segunda frase, sustitúyase: "y que las dosis que reciban las personas están por debajo de los límites de dosis correspondientes" por "y con la restricción de que las dosis que reciban las personas estén por debajo de los límites de dosis correspondientes."

1.1.3.2.4 Sustitúyase "los riesgos radiológicos involucrados" por "la protección radiológica, incluidas."

Sustitúyase "para asegurar la limitación de su exposición y" por "para restringir su exposición en el entorno laboral y la de otras personas".

1.1.3.2.5 Esta enmienda no afecta al texto español.

Suprímase el inciso .1 y cámbiese la numeración de .2 y .3 por .1 y .2.

1.1.3.4.1 Después de "una remesa" intercálese "de material radiactivo".

Suprímase "aplicables al transporte de material radiactivo" al final.

1.1.3.4.2 Suprímase "internacionales" en la última frase.

Capítulo 1.2

1.2.1 En la definición de "Sustancia a temperatura elevada", sustitúyase "61ºC" por "60ºC". En la definición de "RIG reconstruido", sustitúyase "6.5.4.1.1" por "6.5.6.1.1".

1.2.3 Añádanse las siguientes abreviaturas en orden alfabético:

"ASTM: **American Society for Testing and Materials (ASTM International, 100 Barr Harbor Drive, PO Box C700, West Conshohocken, PA, 19428-2959, Estados Unidos de América);***"*

"CGA: **Compressed Gas Association (CGA, 4221 Walney Road, 5th Floor, Chantilly VA 20151-2923, Estados Unidos de América);***"*

"EN (Norma): **norma europea publicada por el Comité Europeo de Normalización (CEN) (CEN – 36 rue de Stassart, B-1050 Bruselas, Bélgica);***"*

"OIEA: **Organismo Internacional de Energía Atómica (IAEA, P.O. Box 100 – A 1400 Viena, Austria);***"*

"OACI: **Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, 999 University Street, Montreal, Quebec H3C 5H7, Canadá);***"*

"OMI: **Organización Marítima Internacional (IMO, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, Reino Unido);***"*

"ISO (Norma): **norma internacional publicada por la Organización Internacional de Normalización (ISO - 1, rue de Varembé, CH-1204 Ginebra 20, Suiza);***"*

"CEPE-ONU: **Comisión Económica para Europa de la Organización de las Naciones Unidas (CEPE-ONU, Palais des Nations, 8-14 avenue de la Paix, CH-1211 Ginebra 10, Suiza);***"*

suprímanse las abreviaturas y el texto que figuran actualmente para OIEA, OMI, ISO y CEPE y facilítense las direcciones de las otras organizaciones.

Capítulo 1.4

1.4.3.1 En el texto correspondiente a la Clase 6.2, intercálese "(N^{os} ONU 2814 y 2900)" después de "Categoría A".
En el texto correspondiente a la Clase 7, sustitúyase "tipo B o tipo C" por "tipo B(U) o tipo B(M) o tipo C".
Suprímase el último párrafo.

1.4.3.5 Añádase el siguiente nuevo párrafo después de 1.4.3.4:

"1.4.3.5 En relación con el material radiactivo, se considerará que se han cumplido las disposiciones del presente capítulo cuando sean aplicables las disposiciones de la Convención sobre la protección física de los materiales nucleares y de la circular INFCIRC/225 (Rev.4) del OIEA."

PARTE 2

Capítulo 2.1

2.0.2.4 Sustitúyase "2.5.3.3.2" por "2.5.3.3".

2.1.3.5 Insértense los siguientes nuevos párrafos:

"2.1.3.5 Asignación de los artificios de pirotecnia a las divisiones de riesgo

2.1.3.5.1 Los artificios pirotécnicos se asignarán normalmente a las divisiones de riesgo 1.1, 1.2, 1.3 y 1.4 en función de los datos obtenidos en la serie de pruebas 6 del Manual de pruebas y criterios de las Naciones Unidas. No obstante, al tratarse de objetos muy diversos y al no disponer siempre de laboratorios de ensayo, la asignación a las divisiones de riesgo también podrá efectuarse de conformidad con el procedimiento descrito en 2.1.3.5.2.

2.1.3.5.2 La asignación de los artificios pirotécnicos a los N^{os} ONU 0333, 0334, 0335 ó 0336 podrá realizarse por analogía, sin necesidad de recurrir a la serie de pruebas 6, de conformidad con el cuadro de clasificación por defecto para artificios de pirotecnia que figura en 2.1.3.5.5. Esta asignación deberá contar con el acuerdo de la autoridad competente. Los objetos no especificados en el cuadro se clasificarán con arreglo a los datos obtenidos en la serie de pruebas 6 del Manual de pruebas y criterios de las Naciones Unidas.

NOTA: *Se podrá incluir otros tipos de artificios de pirotecnia en la columna (1) del cuadro que figura en 2.1.3.5.5 únicamente con arreglo a los datos completos obtenidos en los ensayos, que se someterán al examen del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas.*

2.1.3.5.3 Cuando los artificios de pirotecnia de más de una división de riesgo estén embalados en el mismo bulto, se clasificarán con arreglo a la división de riesgo más alto, a menos que los datos obtenidos en la serie de pruebas 6 del Manual de pruebas y criterios de las Naciones Unidas indiquen otra cosa.

2.1.3.5.4 La clasificación que figura en el cuadro de 2.1.3.5.5 es aplicable únicamente a los artículos embalados en cajas de cartón (4G).

2.1.3.5.5 Cuadro para la clasificación por defecto de los artificios de pirotecnia.*

---

* Este cuadro contiene una lista de clasificaciones de los artificios de pirotecnia que podrá utilizarse cuando no se disponga de datos de la serie de pruebas 6 del Manual de pruebas y criterios de las Naciones Unidas (véase 2.1.3.5.2).

NOTA 1: *A menos que se indique otra cosa, los porcentajes expresados en el cuadro hacen referencia a la masa de la composición pirotécnica en su conjunto (por ejemplo, motores de cohetes, cargas de elevación, cargas de explosión y cargas de efecto).*

NOTA 2: *Por "composición de inflamación" se entiende en este cuadro las composiciones pirotécnicas que contengan una sustancia comburente, o pólvora negra, y un combustible metálico en polvo que se usan para producir un efecto sonoro o como carga explosiva en los artificios pirotécnicos.*

NOTA 3: *Las dimensiones indicadas en mm hacen referencia:*

- *en el caso de las carcasas esféricas y las carcasas dobles, al diámetro de la esfera de la carcasa;*

- *en el caso de las carcasas cilíndricas, a la longitud de la carcasa;*

- *en el caso de las carcasas con mortero, las candelas romanas, las candelas de un solo disparo o los volcanes, al diámetro interior del tubo que incluye o contiene el artificio pirotécnico;*

- *en el caso de los volcanes saco-bolsa o cilíndricos, al diámetro interior del mortero que contiene el volcán.*

Tipo	Comprende/Sinónimo de:	Definición	Especificación	Clasificación
Carcasa, esférica o cilíndrica	Carcasa esférica: carcasa aérea, carcasa color, carcasa color intermitente, carcasa apertura múltiple, carcasa efecto múltiple, carcasa acuática, carcasa paracaídas, carcasa humo, carcasa estrellas, carcasa trueno aviso: petardos, salvas, truenos.	Artefacto con o sin carga propulsora, con espoleta de retardo y carga explosiva, componente(s) pirotécnico(s) elemental(es) o composición pirotécnica libre diseñada para ser lanzada con mortero	Todas las carcasas trueno de aviso	1.1G
			Carcasa color: ≥ 180 mm	1.1G
			Carcasa color: < 180 mm con > 25 % de composición inflamable con pólvora suelta y/o efecto sonoro	1.1G
			Carcasa color: < 180 mm con ≤ 25% de composición inflamable con pólvora suelta y/o efecto sonoro	1.3G
			Carcasa color: ≤ 50 mm o ≤ 60 g de composición pirotécnica con ≤ 2 % de composición inflamable con pólvora suelta y/o efecto sonoro	1.4G
	Carcasa doble	Conjunto de dos o más carcasas dobles esféricas en una misma envoltura propulsadas por la misma carga propulsora con mechas de encendido retardado externas e independientes	La clasificación determinada por la carcasa doble más peligrosa	
	Carcasa con mortero	Conjunto compuesto por una carcasa cilíndrica o esférica en el interior de un mortero desde el que se lanza la carcasa diseñada al efecto	Todas las carcasas trueno de aviso	1.1G
			Carcasa color: ≥ 180 mm	1.1G
			Carcasa color: ≥ 50 mm y < 180 mm	1.2G
			Carcasa color: ≤ 50 mm, o < 60 g de composición pirotécnica con ≤ 25% de composición inflamable con pólvora suelta y/o efecto sonoro	1.3G
Carcasa esférica o cilíndrica (*continuación)*	Carcasa de cambios (esférica) (*Los porcentajes indicados se refieren a la masa bruta de los artificios pirotécnicos*)	Dispositivo sin carga propulsora, dotado de retardo pirotécnico y carga explosiva, elementos destinados a producir un efecto sonoro y materiales inertes y diseñado para ser lanzado con mortero	> 120 mm	1.1G
		Dispositivo sin carga propulsora, dotado de retardo pirotécnico y carga explosiva, con ≤ 25 g de composición inflamable por unidad sonora, ≤ 33% de composición inflamable y ≥ 60% de materiales inertes, y diseñado para ser lanzado con mortero	≤ 120 mm	1.3G
		Dispositivo sin carga propulsora, dotado de retardo pirotécnico y carga explosiva, carcasas color y/o componentes pirotécnicos elementales, y diseñado para ser lanzado con mortero	> 300 mm	1.1G

Tipo	Comprende/Sinónimo de:	Definición	Especificación	Clasificación
		Dispositivo sin carga propulsora, dotado de retardo pirotécnico y carga explosiva, carcasas color ≤ 70 mm y/o componentes pirotécnicos elementales, con ≤ 25% de composición inflamable y ≤ 60% de materiales inertes, y diseñado para ser lanzado con mortero	> 200 mm et ≤ 300 mm	1.3G
		Dispositivo con carga propulsora, dotado de retardo pirotécnico y carga explosiva, carcasas color ≤ 70 mm y/o componentes pirotécnicos elementales, con ≤ 25% de composición inflamable ≤ 60% de materiales inertes, y diseñado para ser lanzado con mortero	≤ 200 mm	1.3G
Batería/ combinación	Artefactos de barrera, bombardas, conjunto de artefactos, tracas finales, artefactos híbridos, tubos múltiples, artefactos en pastillas, conjuntos de petardos de mecha y conjuntos de petardos con composición inflamable	Conjunto de varios artefactos pirotécnicos del mismo tipo o de tipos diferentes, correspondientes a alguno de los tipos indicados en el presente cuadro, con uno o dos puntos de inflamación	El tipo de artificio pirotécnico más peligroso determina la clasificación	
Candela romana	Candela exposición-exhibición, candela bombetas	Tubo con una serie de componentes pirotécnicos elementales constituidos por una alternancia de composiciones pirotécnicas, cargas propulsoras y mechas de transmisión	≥ 50 mm de diámetro interno con composición inflamable o < 50 mm con > 25% de composición inflamable	1.1G
			≥ 50 mm de diámetro interno, sin composición inflamable	1.2G
			< 50 mm de diámetro interno y ≤ 25% de composición inflamable	1.3G
			≤ 30 mm de diámetro interno, cada componente pirotécnico elemental ≤ 25 g y ≤ 5% de composición inflamable	1.4G
Tubo de un solo disparo	Candela de un solo disparo, pequeño mortero precargado	Tubo con un componente pirotécnico elemental constituido por una composición pirotécnica y una carga propulsora con o sin mecha de transmisión	≤ 30 mm de diámetro interno y componente pirotécnico elemental > 25 g, o > 5% y ≤ 25% de composición inflamable	1.3 G
			≤ 30 mm de diámetro interno, unidad pirotécnica ≤ 25 g y ≤ 5% de composición inflamable	1.4G

Tipo	Comprende/Sinónimo de:	Definición	Especificación	Clasificación
Volador	Volador avalancha, volador señal, volador silbador, volador botella, volador cielo, volador tipo misil, volador tablero	Tubo con una composición pirotécnica y/o componentes pirotécnicos elementales, equipado con una o varias varillas u otro medio de estabilización de vuelo, diseñado para ser propulsado	Sólo efectos de composición inflamable	1.1G
			Composición inflamable > 25 % de la composición pirotécnica	1.1G
			Composición pirotécnica > 20 g y composición inflamable ≤ 25 %	1.3G
			Composición pirotécnica ≤ 20 g, carga de explosión de pólvora negra y ≤ 0,13 g de composición inflamable por efecto sonoro, ≤ 1 g en total	1.4G
Volcán	"Pot-à-feu", volcán suelo, volcán saco-bolsa, volcán cilíndrico	Tubo con carga propulsora y componentes pirotécnicos, diseñado para ser colocado sobre el suelo o para fijarse en él. El efecto principal es la eyección de todos los componentes pirotécnicos en una sola explosión que produce en el aire efectos visuales y/o sonoros de gran dispersión	> 25% de composición inflamable, con pólvora suelta y/o efectos sonoros	1.1G
			≥ 180 mm y ≤ 25% de composición inflamable, con pólvora suelta y/o efectos sonoros	1.1G
			< 180 mm y ≤ 25% de composición inflamable, con pólvora suelta y/o efectos sonoros	1.3G
			≤ 150 g de composición pirotécnica, con ≤ 5 % de composición inflamable, con pólvora suelta y/o efectos sonoros. Cada componente pirotécnico ≤ 25 g, cada efecto sonoro < 2 g; cada silbido (de haberlo) ≤ 3 g	1.4G
Fuente	Volcanes, haces, cascadas, lanzas, fuegos de bengala, fuentes de destellos , fuentes cilíndricas, fuentes cónicas, antorcha iluminación	Envoltura no metálica con una composición pirotécnica comprimida o compacta que produce destellos y llama	≥ 1 kg de composición pirotécnica	1.3G
			< 1 kg de composición pirotécnica	1.4G
Vela milagro	Vela milagro manual, vela milagro no manual, alambre vela milagro	Hilos rígidos parcialmente revestidos (en uno de los extremos) con una composición pirotécnica de combustión lenta, con o sin dispositivo de inflamación	Vela a base de perclorato: > 5 g por vela o > 10 velas por paquete	1.3G
			Vela a base de perclorato: ≤ 5 g por vela y ≤ 10 velas por paquete Vela a base de nitrato: ≤ 30 g por vela	1.4G

Tipo	Comprende/Sinónimo de:	Definición	Especificación	Clasificación
Bengala de palo	Bastón (*dipped stick)*	Bastones de madera parcialmente revestidos (en uno de los extremos) con una composición pirotécnica de combustión lenta, y diseñado para sujetar con la mano	Vela a base de perclorato: > 5 g por vela o > 10 velas por paquete	1.3G
			Velas a base de perclorato: ≤ 5 g por vela y ≤ 10 velas por paquete Velas a base de nitrato: ≤ 30 g por vela	1.4G
Artificios pirotécnicos de bajo riesgo y novedades	sorpresa japonesa, petardos, gránulos crepitantes, humos, nieblas, serpientes, luciérnaga, triquitraque, lanzador de confeti y serpentinas	Dispositivo diseñado para producir efectos visibles y/o audibles muy limitados, con pequeñas cantidades de composición pirotécnica y/o explosiva	Los truenos de impacto y los petardos pueden contener hasta un 1,6 mg de nitrato de plata; Los lanzadores de confeti y serpentinas hasta 16 mg de una mezcla de clorato potásico y de fósforo rojo; Otros artificios pueden contener hasta 5 g de composición pirotécnica, pero sin composición inflamable	1.4G
Mariposa	Mariposa aérea, helicóptero, *chasers*, torbellino	Tubo(s) no metálico(s) con una composición pirotécnica que produce gas o chispas, con o sin composición sonora y con o sin aletas	Composición pirotécnica por objeto > 20 g, con ≤ 3 % de composición inflamable para producir efectos sonoros, o ≤ 5 g de composición para producir silbidos	1.3G
			Composición pirotécnica por objeto ≤ 20 g, con ≤ 3 % de composición inflamable para producir efectos sonoros, o ≤ 5 g de composición para producir silbidos	1.4G

Tipo	Comprende/Sinónimo de:	Definición	Especificación	Clasificación
Ruedas	Ruedas Catherine, rueda saxon	Conjunto que comprende dispositivos propulsores con una composición pirotécnica, dotado de medios para fijarse a un eje de modo que pueda rotar	≥ 1 kg de composición pirotécnica total, sin efectos sonoros, cada silbido (de haberlos) ≤ 25 g y ≤ 50 g de composición para producir silbidos por rueda	1.3G
			< 1 kg de composición pirotécnica total, sin efectos sonoros, cada silbido (de haberlos) ≤ 5 g y ≤ 10 g de composición para producir silbidos por rueda	1.4G
Ruedas aéreas	Saxon volador, OVNI y coronas volantes	Tubos con cargas propulsoras y composiciones pirotécnicas que producen destellos y llamas y/o ruido, con los tubos fijos en un soporte en forma de anillo	> 200 g de composición pirotécnica total, > 60 g de composición pirotécnica por dispositivo propulsor, ≤ 3 % de composición inflamable de efecto sonoro, cada silbido (de haberlos) ≤ 25 g y ≤ 50 g de composición para producir silbidos por rueda	1.3G
			≤ 200 g de composición pirotécnica total o ≤ 60 g de composición pirotécnica por dispositivo propulsor, ≤ 3 % de composición inflamable con efectos sonoros, cada silbido (de haberlos) ≤ 5 g y ≤ 10 g de composición para producir silbidos por rueda	1.4G
Surtidos	Caja surtido espectáculo; paquete surtido espectáculo; caja surtido jardín; caja surtido interior; variado	Conjunto de artificios de más de un tipo, cada uno de los cuales corresponde a uno de los tipos de artificios indicados en este cuadro	El tipo de artificio más peligroso determina la clasificación	
Petardo	Petardo celebración, petardo en rollo (tracas chinas), petardo cuerda celebración	Conjunto de tubos (de papel o cartón) unidos por una mecha pirotécnica, en el que cada uno de los tubos está destinado a producir un efecto sonoro	Cada tubo ≤ 140 mg de composición inflamable o ≤ 1 g de pólvora negra	1.4G
Trueno de pólvora negra	Trueno de pólvora negra, aviso; trueno de perclorato metal, *lady crackers*	Tubo no metálico con una composición diseñada para producir un efecto sonoro	> 2 g de composición inflamable por objeto	1.1G
			≤ 2 g de composición inflamable por objeto y ≤ 10 g por embalaje interior	1.3G
			≤ 1 g de composición inflamable por objeto y ≤ 10 g por embalaje interior o ≤ 10 g de pólvora negra por objeto	1.4G

Capítulo 2.2

2.2.2.2 Suprímase "se transportan a una presión no inferior a 280 kPa a 20°C, o como líquidos refrigerados, y que".

2.2.2.5 Añádase el siguiente nuevo párrafo:
"2.2.2.5 Los gases de la Clase 2.2, distintos de los gases líquidos refrigerados, no están sujetos a las disposiciones de este Código si se transportan a una presión inferior a 280 kPa a 20°C.".

Capítulo 2.3

2.3.1.2 Sustitúyase "61°C" por "60°C".

2.3.2.5 En el primer inciso, sustitúyase "61°C" por "60°C".

2.3.2.6 En el cuadro del grupo de riesgo conforme al grado de inflamabilidad, sustitúyase "61" por "60".

Capítulo 2.4

2.4.2.3.1.1.2 Modifíquese de modo que diga:

".2 las que sean comburentes con arreglo al procedimiento de clasificación relativo a la Clase 5.1 (véase 2.5.2), con la salvedad de que las mezclas de sustancias comburentes que contengan un 5% o más de sustancias orgánicas combustibles estarán sujetas al procedimiento de clasificación definido en la Nota 3;"

Añádase la siguiente nueva NOTA 3:

"**NOTA 3:** *Las mezclas de sustancias comburentes que se ajusten a los criterios de la Clase 5.1 y contengan un 5% o más de sustancias orgánicas combustibles, y que no se ajustan a los criterios mencionados en .1, .3, .4 ó .5 supra, estarán sujetas al procedimiento de clasificación de las sustancias que reaccionan espontáneamente.*

Las mezclas que presenten propiedades de las sustancias que reaccionan espontáneamente, tipos b a f, se clasificarán como sustancias que reaccionan espontáneamente de la clase 4.1.

Las mezclas que presenten propiedades de las sustancias que reaccionan espontáneamente, tipo g, conforme al principio formulado en 2.4.2.3.3.2.7, se considerarán, a efectos de su clasificación, como sustancias de la clase 5.1 (véase 2.5.2)."

2.4.2.3.2.3 Añádase la siguiente nueva entrada al cuadro:

Entrada genérica de la ONU	SUSTANCIA QUE REACCIONA ESPONTÁNEAMENTE	Concentración (%)	Método de embalaje/envase	Temperatura de regulación (°C)	Temperatura de emergencia (°C)	Observaciones
3228	2-DIAZO-1-NAFTOL-5-SULFONATO DEL COPOLÍMERO ACETONA-PIROGALOL	100	OP8			

En la observación 2) que figura después del cuadro, insértese "(Modelo Nº 1, véase 5.2.2.2.2)" después de "explosivo".

2.4.2.3.3.2.2 Insértese "(Modelo Nº 1, véase 5.2.2.2.2)" después de "explosivo".

2.4.2.3.3.3 Suprímase.

2.4.5 En el diagrama de clasificación de las sustancias organometálicas, sustitúyase "61ºC" por "60ºC".

Capítulo 2.5

2.5.3.2.4 Modifíquense las siguientes entradas del cuadro, según se indica a continuación:

Número (denominación genérica)	PERÓXIDO ORGÁNICO	Concentración (%)	Diluyente tipo A (%)	Diluyente tipo B (%)	Sólido inerte (%)	Agua (%)	Método de embalaje/ envase	Temperatura de valvulación (ºC)	Temperatura de emergencia (ºC)	Riesgos secundarios y observaciones
3101	2,5 DIMETIL-2,5-DI-(*terc*-BUTILPEROXI)-HEXINO-3	> 86-100					OP5			(3)
3107	POLIÉTER de -*terc*-BUTILPEROXI CARBONATO	≤ 52		≥ 48			OP8			
3115	PEROXIDICARBONATO de ISOPROPILO *sec*-BUTILO + PEROXIDICARBONATO de DI-*sec*-BUTILO + PEROXIDICARBONATO de DI-ISOPROPILO	≤ 32 + ≤ 15-18 + ≤12-15	≥ 38				OP7	-20	-10	

En la nota 8 que figura después del cuadro, sustitúyase "< 10,7%" por "≤ a 10,7%".

En la nota 18 que figura después del cuadro, añádase al final de la frase " para las concentraciones inferiores al 80%".

2.5.3.3.2.2 Insértese "(Modelo Nº 1, véase 5.2.2.2.2)" después de "explosivo".

2.5.3.3.2.6 Sustitúyase "4.2.1.12" por "4.2.1.13".

2.5.3.3.3 Suprímase.

Capítulo 2.6

2.6.2.2.4.1 Modifíquese el cuadro de modo que diga:

Grupo de embalaje/envase	Toxicidad por ingestión DL_{50} (mg/kg)	Toxicidad por contacto con la piel DL_{50} (mg/kg)	Toxicidad por inhalación del polvo y de las nieblas CL_{50} (mg/l)
I	≤ 5,0	≤ 50	≤ 0,2
II	> 5,0 y ≤ 50	> 50 y ≤ 200	> 0,2 y ≤ 2,0
III*	> 50 y ≤ 300	> 200 y ≤ 1000	> 2,0 y ≤ 4,0

2.6.2.2.4.5 Sustitúyase "2.6.2.2.4.1" por 2.6.2.2.4.3".

2.6.2.2.4.7.1 En la explicación de "f_i", sustitúyase "del líquido" por "de la mezcla".

2.6.2.2.4.7.2 Añádase "de la mezcla" entre "componente" y "mediante la fórmula".

2.6.3.1.3 Modifíquese de modo que diga:

"*Cultivos*: el resultado de un proceso por el que los agentes patógenos se propagan deliberadamente. Esta definición no comprende los especímenes de pacientes humanos o animales tal como se definen en 2.6.3.1.4."

2.6.3.1.4 Añádase el nuevo 2.6.3.1.4 según se indica a continuación, y modifíquese en consecuencia la numeración de los párrafos siguientes:

"2.6.3.1.4 *Especímenes de pacientes*: materiales humanos o animales extraídos directamente de pacientes humanos o animales, entre los que cabe incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, los excrementos, las secreciones, la sangre y sus componentes, los tejidos y líquidos tisulares y los órganos transportados con fines de investigación, diagnóstico, estudio y tratamiento o prevención de enfermedades."

2.6.3.2.1 Insértese "Nº ONU 3291" después de "Nº ONU 2900"

2.6.3.2.2.1 En la primera frase, después de "para seres humanos o animales" añádase "que hasta entonces gozan de buena salud".

En el cuadro de ejemplos indicativos:

Bajo el Nº ONU 2814:

- Sustitúyase "Hantavirus que causan síndrome pulmonar" por "Hantavirus que causan fiebre hemorrágica con síndrome renal".

- Añádase "(solo cultivos)" después de "Virus de la rabia", "Virus de la fiebre del valle del Rift" y "Virus de la encefalitis equina venezolana".

Bajo el Nº ONU 2900:

- Suprímase "Virus de la peste equina africana" y "Virus de la fiebre catarral".

- Después de "Virus de la enfermedad de Newcastle", añádase "velogénica".

- Después del nombre de todos los microorganismos que figuran en la lista, añádase "(sólo cultivos)".

2.6.3.2.2.2 Suprímase "con la excepción de que los cultivos, tal como se definen en 2.6.3.1.3, se asignarán a los N^{os} ONU 2814 ó 2900, tal como corresponda"

En la Nota, modifíquese el nombre de expedición de modo que diga: "SUSTANCIA BIOLÓGICA, CATEGORÍA B".

2.6.3.2.3 El párrafo 2.6.3.2.3 actual pasa a ser 2.6.3.2.3.1 y añádase el siguiente nuevo 2.6.3.2.3:

"2.6.3.2.3 *Exenciones*"

Insértense los nuevos subpárrafos siguientes:

"2.6.3.2.3.2 Las sustancias que contengan microorganismos que no sean patógenos en seres humanos o animales no están sujetas a las disposiciones del presente Código, a menos que cumplan los criterios para su inclusión en otra clase.

2.6.3.2.3.3 Las sustancias en una forma en la que los patógenos que puedan estar presentes hayan sido neutralizados o inactivados de manera tal que ya no entrañen un riesgo para la salud, no están sujetas a la disposiciones del presente Código a menos que cumplan los criterios para su inclusión en otra clase.

2.6.3.2.3.4 Las muestras ambientales (incluidas las muestras de alimentos y de agua) que se considere que no presenten riesgos apreciables de infección no están sujetas a las disposiciones del presente Código, a menos que cumplan los criterios para su inclusión en otra clase.".

2.6.3.2.4 El actual 2.6.3.2.4 pasa a ser 2.6.3.2.3.5. Modifíquese el principio del párrafo de modo que diga: "Las gotas de sangre seca, recogidas depositando una de ellas sobre un material absorbente, o las muestras para detectar sangre en materias fecales, y la sangre o los componentes sanguíneos … ".

2.6.3.2.5 (actual) Suprímase

2.6.3.2.3.6 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"2.6.3.2.3.6 Las muestras de seres humanos o animales que presenten un riesgo mínimo de contener agentes patógenos no están sujetas a las disposiciones del presente Código cuando se transporten en un embalaje/envase proyectado para

evitar las fugas y en el que figure la indicación "Muestra humana exenta" o "Muestra animal exenta", según proceda. El embalaje/envase deberá cumplir las siguientes condiciones:

a) Deberá estar constituido por tres elementos:

i) uno o varios recipientes primarios estancos;

ii) un embalaje/envase secundario estanco; y

iii) un embalaje/envase exterior suficientemente resistente en función de su capacidad, masa y uso previsto, y del que un lado al menos mida como mínimo 100mm x 100mm;

b) En el caso de los líquidos, deberá colocarse material absorbente en cantidad suficiente para que absorba la totalidad del contenido entre el recipiente o los recipientes primarios y el envase secundario, de manera que todo derrame o fuga de sustancia líquida que se produzca durante el transporte no alcance el envase exterior ni ponga en peligro la integridad del material amortiguador;

c) Cuando se coloquen varios recipientes primarios frágiles en un solo embalaje/envase secundario, deberán ser embalados/envasados individualmente o bien por separado a fin de evitar todo contacto entre ellos.

***NOTA*:** *Se requerirá la opinión de un especialista para eximir a una sustancia conforme a lo dispuesto en este párrafo. Dicha opinión deberá basarse en los antecedentes médicos conocidos, los síntomas y las circunstancias particulares de la fuente, humana o animal, y las condiciones endémicas locales. Los ejemplos de especímenes que pueden transportarse en virtud de lo dispuesto en este párrafo incluyen los análisis de sangre o de orina para medir los niveles de colesterol, los índices de glucemia, la concentración de hormonas o los antígenos específicos de la próstata (PSA), los exámenes practicados para verificar el funcionamiento de órgano como el corazón, el hígado o los riñones en seres humanos o animales con enfermedades no infecciosas, la farmacovigilancia terapéutica, los exámenes efectuados a petición de compañías de seguros o de empleadores para detectar la presencia de estupefacientes o alcohol, las pruebas de embarazo, las biopsias para el diagnóstico del cáncer y la detección de anticuerpos en seres humanos o animales."*

2.6.3.5.1 Suprímase "o bien sustancias infecciosas de la Categoría B en cultivos" en la primera fase, y "distintas de los cultivos" en la última frase.

2.6.3.6 Añádase el siguiente nuevo título:

"2.6.3.6 *Animales infectados*"

2.6.3.6.1 El actual 2.6.3.2.6 pasa a ser el 2.6.3.6.1 nuevo, en el cual se añade una nueva primera frase que diga: "A menos que una sustancia infecciosa no pueda expedirse por ningún otro medio, no deberán utilizarse animales vivos para transportar dicha sustancia."

2.6.3.6.2 Añádase el siguiente nuevo 2.6.3.6.2:

"2.6.3.6.2 Las carcasas de animales afectados por agentes patógenos de la categoría A, o que se asignarían a dicha categoría en cultivos únicamente, deberán adscribirse a los N^{os} ONU 2814 ó 2900, según proceda.

Otras carcasas de animales afectados por agentes patógenos de la categoría B se transportarán de conformidad con las disposiciones establecidas por la autoridad competente."

Capítulo 2.7

2.7.1.2 e) Sustitúyase "los valores especificados en 2.7.7.2." por "los valores especificados en 2.7.7.2.1 b), o calculados de conformidad con lo indicado en 2.7.7.2.2 a 2.7.7.2.6.".

2.7.1.2 f) Sustitúyase "definido" por "establecido en la definición de "contaminación"".

2.7.2 En la definición de "*Aprobación multilateral*", modifíquese la primera frase de modo que diga:

Por aprobación multilateral se entenderá la aprobación concedida por la autoridad competente pertinente del país de origen del diseño o de la expedición, según proceda, y también por la autoridad competente de los países por los que se transporte la remesa o a los cuales se destine la misma."

En la definición de "*Contenedor en el caso del transporte de materiales radiactivos*", modifíquese el final de la primera frase y el inicio de la segunda frase actual de modo que diga: "…transporte, sin necesidad de proceder a operaciones intermedias de recarga, y deberá poseer una estructura de naturaleza permanentemente cerrada, …"."

En la definición de *"Actividad específica de un radionucleido",* suprímase "o volumen".

En la definición "Uranio natural" (bajo "Uranio-natural, empobrecido o enriquecido") sustitúyase "uranio obtenido por separación química" por "uranio (que puede ser obtenido por separación química)".

2.7.3.2 a) ii) Modifíquese de modo que diga: "Uranio natural, uranio empobrecido, torio natural o sus compuestos o mezclas, a condición de que no estén irradiados y se encuentren en estado sólido o líquido;".

2.7.4.6 a) Modifíquese de modo que diga:

"a) Los ensayos prescritos en 2.7.4.5 a) y b), siempre que la masa del material radiactivo en forma especial:

i) sea inferior a 200 g y que en vez de los mismos se sometan al ensayo de impacto para la Clase 4 prescrito en la norma ISO 2919:1990 titulada *"Radioprotection - Sealed radioactive sources - General requirements and classification"*; o

ii) sea inferior a 500 g y que en vez de los mismos se sometan al ensayo de impacto para la Clase 5 prescrito en la norma ISO 2919:1990 titulada *"Sealed Radioactive Sources – Classification"*; y".

2.7.7.1.7 Modifíquese el comienzo de la primera frase de modo que diga: "A menos que estén exentos en virtud de lo dispuesto en 6.4.11.2, los bultos que contengan …".

2.7.7.1.8 Modifíquese de modo que diga:

"Los bultos que contengan hexafloruro de uranio no deberán tener:

a) una masa de hexafloruro de uranio diferente de la autorizada para el modelo de bulto;

b) una masa de hexafloruro de uranio superior a un valor que daría lugar a un volumen en vacío de menos de 5% a la temperatura máxima del bulto, según se especifique para los sistemas de las instalaciones en las que utilizará el bulto; o

c) hexafloruro de uranio que no se encuentre en estado sólido o con una presión interna superior a la presión atmosférica cuando el bulto se presente para su transporte."

2.7.7.2.1 En el cuadro, modifíquese el valor que figura en la última columna correspondiente a Te-121m, de modo que diga "1×10^6" en lugar de "1×10^5".

Modifíquense a) y b) después del cuadro según se indica a continuación:

"a) los valores de A_1 y/o A_2 de estos radionucleidos predecesores comprenden contribuciones de los radionucleidos hijos con periodos de semidesintegración inferiores a 10 días, tal como se indica en la relación siguiente:

Mg-28	Al-28
Ar-42	K-42
Ca-47	Sc-47
Ti-44	Sc-44
Fe-52	Mn-52m

Fe-60	Co-60m
Zn-69m	Zn-69
Ge-68	Ga-68
Rb-83	Kr-83m
Sr-82	Rb-82
Sr-90	Y-90
Sr-91	Y-91m
Sr-92	Y-92
Y-87	Sr-87m
Zr-95	Nb-95m
Zr-97	Nb-97m, Nb-97
Mo-99	Tc-99m
Tc-95m	Tc-95
Tc-96m	Tc-96
Ru-103	Rh-103m
Ru-106	Rh-106
Pd-103	Rh-103m
Ag-108m	Ag-108
Ag-110m	Ag-110
Cd-115	In-115m
In-114m	In-114
Sn-113	In-113m
Sn-121m	Sn-121
Sn-126	Sb-126m
Te-118	Sb-118
Te-127m	Te-127
Te-129m	Te-129
Te-131m	Te-131
Te-132	I-132
I-135	Xe-135m
Xe-122	I-122
Cs-137	Ba-137m
Ba-131	Cs-131
Ba-140	La-140
Ce-144	Pr-144m, Pr-144
Pm-148m	Pm-148
Gd-146	Eu-146
Dy-166	Ho-166
Hf-172	Lu-172
W-178	Ta-178
W-188	Re-188
Re-189	Os-189m
Os-194	Ir-194
Ir-189	Os-189m
Pt-188	Ir-188
Hg-194	Au-194
Hg-195m	Hg-195
Pb-210	Bi-210
Pb-212	Bi-212, Tl-208, Po-212

Bi-210m	Tl-206
Bi-212	Tl-208, Po-212
At-211	Po-211
Rn-222	Po-218, Pb-214, At-218, Bi-214, Po-214
Ra-223	Rn-219, Po-215, Pb-211, Bi-211, Po-211, Tl-207
Ra-224	Rn-220, Po-216, Pb-212, Bi-212, Tl-208, Po-212
Ra-225	Ac-225, Fr-221, At-217, Bi-213, Tl-209, Po-213, Pb-209
Ra-226	Rn-222, Po-218, Pb-214, At-218, Bi-214, Po-214
Ra-228	Ac-228
Ac-225	Fr-221, At-217, Bi-213, Tl-209, Po-213, Pb-209
Ac-227	Fr-223
Th-228	Ra-224, Rn-220, Po-216, Pb-212, Bi-212, Tl-208, Po-212
Th-234	Pa-234m, Pa-234
Pa-230	Ac-226, Th-226, Fr-222, Ra-222, Rn-218, Po-214
U-230	Th-226, Ra-222, Rn-218, Po-214
U-235	Th-231
Pu-241	U-237
Pu-244	U-240, Np-240m
Am-242m	Am-242, Np-238
Am-243	Np-239
Cm-247	Pu-243
Bk-249	Am-245
Cf-253	Cm-249”

b) Insértese "Ag-108m Ag-108" después de: "Ru-106 Rh-106".

Suprímase: "Ce-134, La-134"; "Rn-220, Po-216"; "Th-226, Ra-222, Rn-218, Po-214"; y "U-240, Np-240m".

2.7.7.2.2 En la primera frase, suprímase "la aprobación de la autoridad competente o, en el caso del transporte internacional," y modifíquese el comienzo de la segunda frase de modo que diga: "Está permitido utilizar un valor de A_2 calculado mediante un coeficiente para la dosis correspondiente a la absorción pulmonar apropiada, según ha recomendado la Comisión Internacional de Protección Radiológica, si se tienen en cuenta las formas químicas de cada radionucleido tanto en condiciones de transporte normales …".

En el cuadro:

- Modifíquese la segunda entrada de la primera columna de modo que diga: "Se sabe que existen nucleidos emisores alfa pero no emisores de neutrones".

- Modifíquese la tercera entrada de la primera columna de modo que diga: "Se sabe que existen nucleidos emisores de neutrones, o bien no se dispone de datos pertinentes".

2.7.8.4 d) y e) Añádase al final: "salvo lo dispuesto en 2.7.8.5".

2.7.8.5 Añádase el siguiente nuevo párrafo 2.7.8.5:

"2.7.8.5 Cuando el transporte internacional de bultos requiera la aprobación del modelo de bulto o de la expedición por la autoridad competente, y los tipos aprobados difieran en los países relacionados con la expedición, la asignación a la categoría con arreglo a lo prescrito en 2.7.8.4 se hará de conformidad con el certificado del país de origen del modelo."

2.7.9.3 b) En la primera línea, añádase "manufacturado" después de "artículo".

Capítulo 2.8

2.8.2.2 Modifíquese el comienzo de la última frase de modo que diga: "Los líquidos, y los sólidos que pueden fundirse durante el transporte, respecto de los cuales se considera que no provocan …" (el resto de la frase permanece sin cambios).

2.8.2.5.3.2 En la segunda frase, sustitúyase "SAE 1015" por "SAE 1020".

PARTE 3

Capítulo 3.1

3.1.2.6.1 Añádase "igual o" antes de "inferior".

3.1.4.4 En la lista de ácidos, modifíquense los nombres de expedición de los Nos ONU 1779, 1848, 2626 y 2823, de modo que digan: "Ácido fórmico con más de un 85%, en masa, de ácido", "Ácido propiónico con un mínimo del 10% y un máximo de un 90%, en masa, de ácido", "Ácido clórico en solución acuosa con no más de un 10% de ácido clórico" y "Ácido crotónico sólido", respectivamente.

En esa lista, suprímase la entrada correspondiente al Nº ONU 2253 y añádanse las siguientes entradas en el orden adecuado:

"2353 Cloruro de butirilo

3412 Ácido fórmico con un mínimo del 10% y un máximo del 85%, en masa, de ácido

3412 Ácido fórmico con un mínimo del 5% y un máximo del 10%, en masa, de ácido

3463 Ácido propiónico con un mínimo del 90%, en masa, de ácido

3472 Ácido crotónico líquido"

La siguiente enmienda no afecta al texto español.

En la lista de álcalis, modifíquense los nombres de expedición de los Nos ONU 1835, 2030, 2270, 2733 y 2734, de modo que digan: "Hidróxido de tetrametilamonio en solución", "Hidrazina en solución acuosa con más del 37% en masa, de hidrazina", "Etilamina en solución acuosa con no menos de un 50%, pero no más de un 70%, de etilamina", "Aminas inflamables, corrosivas, n.e.p., o poliaminas inflamables, corrosivas, n.e.p." y "Aminas líquidas , corrosivas, inflamables, n.e.p. o poliaminas líquidas, corrosivas, inflamables, n.e.p.", respectivamente.

Capítulo 3.2

3.2.1 En el texto correspondiente a la columna (7), insértese "u objeto" después de "embalaje/envase interior" en la primera frase.

En el texto correspondiente a la columna (13), añádase la siguiente frase al final: "Los gases cuyo transporte en CGEM está autorizado se indican en la columna "CGEM" de los cuadros 1 y 2 de la instrucción de embalaje/envasado P200, que figura en 4.1.4.1."

Lista de mercancías peligrosas

Nº ONU 0153 Sustitúyase "P112 a), b) o c)" por "P112 b) o c)" en la columna (8).

Nº ONU 0224 Modifíquese el nombre que figuran en la columna (2), de modo que diga "ÁZIDA DE BARIO, seca o humidificada con menos de un 50%, en masa, de agua".

Nº ONU 1014 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 1015 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 1040 Insértese "TP 90" en la columna (14) y "TP91" en la columna (12).

Nº ONU 1143 Modifíquese el nombre que figura en la columna (2), de modo que diga: "CROTONALDEHÍDO o CROTONALDEHÍDO, ESTABILIZADO" y añádase "324" a la columna (6).

Nº ONU 1170 Insértese "330" en la columna (6) y suprímase "PP2" en la columna (9).

Nº ONU 1198 Sustitúyase "61ºC" por "60ºC" en la segunda frase de la columna (17).

Nº ONU 1263 Insértese "TP27", "TP28" y "TP29" en la columna (14), en los grupos de embalaje/envase I, II y III, respectivamente.

Nº ONU 1268 Suprímase "TP9" en la columna (14) de los grupos de embalaje/envase II y III.

Nº ONU 1272 Sustitúyase "61ºC" por "60ºC" en la segunda frase de la columna (17).

Nº ONU 1295 Insértese "Véase 7.2.1.13.1.2" en la columna (16).

Nº ONU 1366 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 1370 Suprímase esta entrada

Nº ONU 1386 En la columna (8), suprímase "BP" en el Grupo de embalaje/envase III.

Nº ONU 1391 Sustitúyase "282" por "329" en la columna (6).

Nº ONU 1463 Insértese "6.1" antes de "8" en la columna (4) y "segregación como para la Clase 5.1, pero "separado de" las Clases 4.1 y 7" en la columna (16).

Nº ONU 1569 Sustitúyase "T3" y "TP33" por "T10" y "TP2, TP13" en las columnas (13) y (14), respectivamente.

Nº ONU 1649 Sustitúyase "162" por "329" en la columna (6) e insértese "Si es inflamable: F-E, S-D" en la columna (15).

Nº ONU 1689 Insértese "B1" en la columna (11).

Nº ONU 1733 Sustitúyase "1 L" por "1 kg" en la columna (7) y "P001" por "P002" en la columna (8).

Nº ONU 1733 Sustitúyase "IBC02" por "IBC08" en la columna (10) e insértese "B2, B4" en la columna (11), "T3" en la columna (13) y "TP33" en la columna (14). En la columna (17), suprímase la primera frase.

Nº ONU 1740 Modifíquese el nombre que figura en la columna (2), de modo que diga: "HIDROGENODIFLUORUROS SÓLIDOS, N.E.P."

Nº ONU 1745 Insértese "TP2 , TP12 y TP13" en la columna (14).

Nº ONU 1746 Insértese "TP2 , TP12 y TP13" en la columna (14).

Nº ONU 1779 Modifíquese el nombre que figura en la columna (2), de modo que diga: "ÁCIDO FÓRMICO con más de un 85%, en masa, de ácido" e insértese "3" en la columna (4). En la columna (15), sustitúyase "F-A, S-B" por "F-E, S-C". En la columna (17), insértese en la primera frase "inflamable" entre "líquido" e "incoloro". En dicha columna, añádase al final "ÁCIDO FÓRMICO en estado puro: punto de inflamación 42°C v.c."

Nº ONU 1818 Insértese "7.2.1.13.1.2" en la columna (16)

Nº ONU 1848 Modifíquese el nombre que figura en la columna (2), de modo que diga: "ÁCIDO PROPIÓNICO con un mínimo del 10% y un máximo del 90%, en masa, de ácido". Suprímase "938" en la columna (6).

Nº ONU 1849 Sustitúyase "T4" por "-" en la columna (12).

Nº ONU 1942 Modifíquense las dos primeras frases que figuran en la columna (16), de modo que digan: "Categoría C. Categoría A únicamente si se satisfacen las disposiciones especiales de estiba que figuran en 7.1.11.5".

Nº ONU 1950 Insértese "Véase SP63" en la columna (3), "327" y "959" en la columna (6), "LP02" en la columna (8) y "PP87" y "L2" en la columna (9). Insértese el siguiente texto en la columna (16):

"Por lo que respecta a los AEROSOLES DE DESECHO: Categoría C. Apartado de los lugares habitables y a distancia de las fuentes de calor. Segregación como para la subdivisión correspondiente de la Clase 2". En el párrafo correspondiente a AEROSOLES con una capacidad superior a 1*l*, sustitúyase en la columna (16) "división" por "subdivisión".

Nº ONU 1956 Insértese "292" en la columna (6).

Nº ONU 1979 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 1980 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 1981 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 1987 Insértese "330" en la columna (6).

Nº ONU 1993 Insértese "330" en la columna (6).

Nº ONU 2005 Suprímase esta entrada

Nº ONU 2014 Insértese "Véase 7.2.1.13.1.2" en la columna (16).

Nº ONU 2015 Sustitúyase "T10" por "T9" en la columna (13) y "T9" por "-" en la columna (12).

Nº ONU 2030 Sustitúyase "298" por "329" en la columna (6) del Grupo de embalaje/envase I. En la columna (13), sustitúyase "T20" por "T10" en el Grupo de embalaje/envase I y "T15" por "T7" en el Grupo de embalaje/envase II, y en la columna (14), sustitúyase "TP2" por "TP1" en el Grupo de embalaje/envase III. Insértese "Si es inflamable: F-E, S-C" en la columna (15) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 2067 Modifíquense las dos primeras frases de la columna (16), de modo que digan: "Categoría C. Categoría A únicamente si se satisfacen las disposiciones especiales de estiba que figuran en 7.1.11.5".

Nº ONU 2189 Insértese "Véase 7.2.1.13.1.2" en la columna (16).

Nº ONU 2211 Modifíquese el texto que figura en la columna (16), de modo que diga: "Categoría E. Resguardado del calor radiante y protegido contra las chispas y las llamas desnudas. Cuando se estibe bajo cubierta, la ventilación mecánica deberá ajustarse a las disposiciones de la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS, aplicables a los líquidos inflamables cuyo punto de inflamación es inferior a 23ºC (v.c.). Segregación como para la Clase 3, pero "separado de" la Clase 1, a menos que se trate de la división 1.4S.

Nº ONU 2258 Modifíquese el nombre de expedición de modo que diga: "1,2-PROPILENDIAMINA" en la columna (2).

Nº ONU 2290 Sustitúyase "nítricos" por "nitrosos" en la columna (17).

Nº ONU 2308 Sustitúyase "B11" por "B20" en al columna (11).

Nº ONU 2346 Sustitúyase "P" por "-" en la columna (4).

Nº ONU 2445 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 2477 Sustitúyase "61°C" por "60°C" en la segunda frase de la columna (17).

Nº ONU 2600 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 2616 Sustitúyase "61°C" por "60°C" en la segunda frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase II.

Nº ONU 2662 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 2683 Sustitúyase "61°C" por "60°C" en la cuarta frase de la columna (16).

Nº ONU 2687 Sustitúyase "P" por "-" en la columna (4).

Nº ONU 2758 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2760 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2762 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2764 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2772 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2776 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2778 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2779 Sustitúyase "Véase la entrada anterior "por "Categoría A. Apartado de los lugares habitables" en la columna (16) de los grupos de embalaje/envase II y III.

Nº ONU 2780 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2782 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2784 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2787 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 2789 Sustitúyase "61°C" por "60°C" en la tercera frase de la columna (17).

Nº ONU 2802 Modifíquese la tercera frase de la columna (17), de modo que diga "Corrosivo para el acero".

Nº ONU 2814 Insértese "BK2 únicamente para carcasas de animales" en la columna (13). Suprímase "Véase asimismo 5.5.1" en la columna (17).

Nº ONU 2823 Modifíquese el nombre que figura en la columna (2), de modo que diga: "ÁCIDO CROTÓNICO SÓLIDO".

Nº ONU 2870 En las columnas (13) y (14) de la entrada BOROHIDRURO ALUMÍNICO, insértese "T21" y "TP7, TP33", respectivamente.

Nº ONU 2870 En las columnas (13) y (14) de la entrada BOROHIDRURO ALUMÍNICO EN DISPOSITIVOS, suprímase "T21" y "TP7, TP33", respectivamente.

Nº ONU 2880 En el Grupo de embalaje/envase II: insértese "322" en la columna (6);
En el Grupo de embalaje/envase III: sustitúyase "316" por "223", "313" y "314";

Nº ONU 2900 Insértese "únicamente para carcasas de animales" después de "BK2" en la columna (13).

Nº ONU 2903 Sustitúyase "61°C" por "60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 2912 Insértese "325" en la columna (6).

Nº ONU 2915 Insértese "325" en la columna (6).

Nº ONU 2927 Sustitúyase "TP 11" por "T11" en la columna (13) del Grupo de embalaje II.

Nº ONU 2949 Insértese "T7" y "TP2" en las columnas (12) y (13), respectivamente

Nº ONU 2984 Insértese "Véase 7.2.1.13.1.2" en la columna (16).

Nº ONU 2991 Sustitúyase "61°C" por "60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de trabajo embalaje/envase I.

Nº ONU 2993 Modifíquese el nombre expedición, de modo que diga: "PLAGUICIDA ARSENICAL LÍQUIDO, TÓXICO, FLAMABLE punto de inflamación no inferior a 23°C" en la columna (2) de todos los grupos de embalaje/envase. Sustitúyase "61°C" por "60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3005 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3009 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3011 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3013 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3015 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3017 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3019 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3021 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 3024 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 3025 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en la primera frase de la columna (17) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3051 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 3052 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 3053 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 3065 Modifíquese el final del primer párrafo de la columna (17), de modo que diga:

"… podrán transportase en toneles de madera de capacidad comprendida entre 250 y 500 litros, que satisfagan las prescripciones generales de 4.1.1, según proceda, en las condiciones siguientes: …."

La siguiente modificación no afecta al texto español.

Nº ONU 3066 Insértese "TP28" y "TP29" en la columna (14) de los grupos de embalaje II y III, respectivamente.

Nº ONU 3076 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 3100 Insértese "●" en la columna (4) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3100 Insértese una nueva entrada para el Grupo de embalaje/envase II que diga lo siguiente: "3100" "SÓLIDO COMBURENTE, QUE EXPERIMENTA CALENTAMIENTO ESPONTÁNEO, N.E.P.", "5.1", "4.2, "●", "II", "76, 274", "Ninguna", "P099", "-", "-", "-", "-", "-", "-", "F-A, S-Q", "-", "-" en las columnas (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13), (14), (15), (16) y (17) respectivamente.

Nº ONU 3101 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3102 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3103 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3104 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3105 Insértese "323" en la columna (6) y "Véase 7.2.1.13.1.2" en la columna (16).

Nº ONU 3106 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3107 Insértese "323" en la columna (6) y "Véase 7.2.1.13.1.2" en la columna (16).

Nº ONU 3108 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3109 Insértese "323" en la columna (6) y "Véase 7.2.1.13.1.2" en la columna (16).

Nº ONU 3110 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3111 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3112 Sustitúyase "●" por "-" en la columna (4) e insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3113 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3114 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3115 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3116 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3117 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3118 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3119 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3120 Insértese "323" en la columna (6).

Nº ONU 3127 Insértese "●"en la columna (4) de los grupos de embalaje/envase II y III.

Nº ONU 3130 Añádase "Si es bajo cubierta, en un espacio ventilado mecánicamente" a la columna (16) del Grupo de embalaje/envase II.

Nº ONU 3131 Sustitúyase "P402" por P403" en la columna (8) del Grupo de embalaje/envase I.

Nº ONU 3133 Insértese "●"en la columna (4) de los grupos de embalaje/envase II y III.

Nº ONU 3137 Insértese "●"en la columna (4).

Nº ONU 3149 Insértese "Véase 7.2.1.13.1.2" en la columna (16).

Nº ONU 3245 Modifíquese el nombre de expedición que figura en la columna (2), de modo que diga: "MICROORGANISMOS MODIFICADOS GENÉTICAMENTE u ORGANISMOS MODIFICADOS GENÉTICAMENTE".

Nº ONU 3254 Sustitúyase "TP33" por "TP 2" en la columna (14).

Nº ONU 3256 Sustitúyase "61°C" por 60°C" en el nombre de expedición de la columna (2).

Nº ONU 3259 Sustitúyase "T3" por "T1" en la columna (13) del Grupo de embalaje/envase III.

Nº ONU 3291 Insértese "BK2" en la columna (13).

Nº ONU 3314 Modifíquese el texto que figura en la columna (16), de modo que diga: "Categoría E. Resguardado del calor radiante y protegido contra las chispas y las llamas desnudas. Cuando se estibe bajo cubierta, la ventilación mecánica deberá ajustarse a las disposiciones de la regla II-2/19 (II-.2/54) del Convenio SOLAS, aplicables a los líquidos inflamables cuyo punto de inflamación sea inferior a 23oC (v.c). Segregación para la Clase 3, pero "separado de" la Clase 1, a menos que se trate de la división 1.4S.".

Nº ONU 3321 Insértese "325" en la columna (6).

Nº ONU 3322 Insértese "325" en la columna (6).

Nº ONU 3324 Insértese "326" en la columna (6).

Nº ONU 3325 Insértese "326" en la columna (6).

Nº ONU 3327 Insértese "326" en la columna (6).

Nº ONU 3346 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 3350 Insértese "61" en la columna (6).

Nº ONU 3359 En la columna (17), modifíquese la primera frase de modo que diga: "Por unidad fumigada se entiende una unidad de transporte cerrada que contenga mercancías o materiales que están o han sido fumigados dentro de la unidad".

Nº ONU 3359 En la columna (17), modifíquese la última frase de modo que diga: "Las disposiciones del presente Código no serán aplicables a las unidades de transporte cerradas que hayan sido fumigadas, a condición de que dichas unidades hayan sido completamente ventiladas, bien sea abriendo las puertas de la unidad o mediante ventilación mecánica después del tratamiento de fumigación, y si la fecha en que se aplicó la ventilación está marcada en la señal de advertencia en caso de fumigación (véase asimismo la disposición especial 910)".

Nº ONU 3360 Sustitúyase "620" por "360" en la última frase de la columna (17).

Nº ONU 3373 Modifíquese el nombre de expedición que figura en la columna (2), de modo que diga: "SUSTANCIA BIOLÓGICA, CATEGORÍA B" e insértese "T1" y "TP1" en las columnas (13) y (14), respectivamente. En la columna (17), modifíquese el texto existente de modo que diga: "Las sustancias respecto de las cuales se sepa o se crea razonablemente que contienen agentes patógenos, transportadas en una forma tal que, al exponerse a ellas, no son capaces de causar una incapacidad permanente, poner en peligro la vida o constituir una enfermedad mortal para seres humanos o animales. Las muestras de seres humanos o animales en las que sea poco probable que estén presentes agentes patógenos, no están sujetas a las disposiciones de este Código (véase 2.6.3.2.3.6). En 2.6.3.2.3 se indican otras exenciones".

Nº ONU 3375 Modifíquese el texto existente en la columna (17), de modo que diga: "Emulsiones, suspensiones y geles no sensibilizados, constituidos principalmente por una mezcla de nitrato amónico y combustible, destinados a la producción de un explosivo para voladuras de tipo E, únicamente tras haber sido sometidos a un nuevo procesamiento antes de su utilización. Estas sustancias deberán superar satisfactoriamente la serie de pruebas de la serie 8 de la sección 18 de la parte I del Manual de pruebas y criterios de las Naciones Unidas, y ser aprobadas por la autoridad competente".

Nº ONU 3378 Suprímase "B13" en la columna (11) del Grupo de embalaje/envase III.

Nº ONU 3424 Esta modificación no afecta al texto español.

Nº ONU 3433 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 3435 Suprímase esta entrada.

Nº ONU 3457 Insértese "Segregación para la Clase 5.1, pero "a distancia de" las clases 4.1, 5.1 y 7" en la columna (16).

Nº ONU 3461 Suprímase esta entrada.

Añádanse las siguientes nuevas entradas a la Lista de mercancías peligrosas y al Índice, según proceda:

							Embalaje/ envasado		RIG		Cisternas portátiles y contenedores para graneles						
Nº ONU	Nombre de expedición	Clase o división	Riesgo(s) secundario(s)	Grupo de embalaje/ envase	Disposiciones especiales	Cantidades limitadas	Instruc-ciones	Disposi-ciones	Instruc-ciones	Disposi-ciones	OMI	Naciones Unidas	Disposi-ciones	FEm	Estiba y segregación	Propiedades y observaciones	Nº ONU
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
3412	ÁCIDO FÓRMICO con un mínimo del 10% y un máximo del 85%, en masa, de ácido	8		II		1 L	P001		IBC02			T7	TP2	F-A, S-B	Categoría A. Apartado de los lugares habitables.	Líquido incoloro, con un olor acre. Corrosivo para la mayoría de los metales. Causa quemaduras en la piel, los ojos y las mucosas.	3412
	ÁCIDO FÓRMICO Con un mínimo del 5% y un máximo del 10%, en masa, de ácido	8		III		5 L	P001 LP01		I BC03			T4	TP1	F-A, S-B	Categoría A. Apartado de los lugares habitables.	Véase la entrada anterior	3412
3463	ÁCIDO PROPIÓNICO con un mínimo del 90%, en masa, de ácido	8	3	II		1 L	P001		IBC02			T7	TP2	F-E, S-C	Categoría A.	Líquido inflamable, incoloro, con un olor acre. Miscible con el agua. Corrosivo para el plomo y para la mayoría de los demás metales. Quema la piel. Sus vapores irritan las mucosas. Punto de inflamación del ÁCIDO PROPIÓNICO en estado puro: 50°C v.c.	3463

							Embalaje/ envasado		RIG		Cisternas portátiles y contenedores para graneles						
Nº ONU	Nombre de expedición	Clase o división	Riesgo(s) secundario(s)	Grupo de embalaje/ envase	Disposiciones especiales	Cantidades limitadas	Instruc-ciones	Disposi-ciones	Instruc-ciones	Disposi-ciones	OMI	Naciones Unidas	Disposi-ciones	FEm	Estiba y segregación	Propiedades y observaciones	Nº ONU
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
3469	PINTURA INFLAMABLE, CORROSIVA (incluye pintura, laca, esmalte, colorante, goma laca, barniz, abrillantador, encáustico y base líquida para laca) o PRODUCTOS PARA PINTURAS INFLAMABLES, CORROSIVOS (incluye solventes y diluyentes para pinturas)	3	8 •	I	163	NINGU-NA	P001					T11	TP2 TP27	F-E, S-C	Categoría E. Apartado de los lugares habitables.	Su miscibilidad con el agua depende de la composición. El contenido corrosivo causa quemaduras en la piel, los ojos y las mucosas.	3469
		3	8 •	II	163 944	1 L	P001		IBC02			T7	TP2 TP8 TP28	F-E, S-C	Categoría B. Apartado de los lugares habitables.	Véase la entrada anterior.	3469
		3	8 •	III	163 223 944	5 L	P001		IBC03			T4	TP1 TP29	F-E, S-C	Categoría A. Apartado de los lugares habitables.	Véase la entrada anterior.	3469
3470	PINTURA CORROSIVA INFLAMABLE (incluye pintura, laca, esmalte, colorante, goma laca, barniz, abrillantador encáustico y base líquida para lacas) o PRODUCTOS PARA PINTURAS, CORROSIVOS, INFLAMABLES (incluye solventes y diluyentes para pinturas	8	3 •	II	163 944	1 L	P001		IBC02			T7	TP2 TP8 TP28	F-E, S-C	Categoría B. Apartado de los lugares habitables.	Su miscibilidad con el agua depende de la composición. El contenido corrosivo causa quemaduras en la piel, los ojos y las mucosas	3470

							Embalaje/ envasado		RIG		Cisternas portátiles y contenedores para graneles						
Nº ONU	**Nombre de expedición**	**Clase o división**	**Riesgo(s) secundario(s)**	**Grupo de embalaje/ envase**	**Disposiciones especiales**	**Cantidades limitadas**	**Instruc-ciones**	**Disposi-ciones**	**Instruc-ciones**	**Disposi-ciones**	**OMI**	**Naciones Unidas**	**Disposi-ciones**	**FeM**	**Estiba y segregación**	**Propiedades y observaciones**	**Nº ONU**
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
3471	HIDROGENODI-FLUORUROS EN SOLUCIÓN, N.E.P.	8	6.1 •	II	944	1 L	P001		IBC02			T7	TP2	F-A, S-B	Categoría A. Resguárdese del calor radiante. Apartado de los lugares habitables. "Separado de" los ácidos.	Si un incendio los afecta, o si entran en contacto con los ácidos, desprenden fluoruro de hidrógeno, que es un gas extremadamente irritante y corrosivo. Corrosivo para el vidrio, otras materias silíceas y la mayoría de los metales. Tóxico en caso de ingestión, contacto con la piel o inhalación de sus vapores. Causa quemaduras en la piel, los ojos y las mucosas.	3471
		8	6.1 •	III	223 944	5 L	P001		IBC03			T4	TP1	F-A, S-B	Categoría A. Resguárdese del calor radiante. Apartado de los lugares habitables. "Separado de" los ácidos.	Véase la entrada anterior.	3471
3472	ÁCIDO CROTÓNICO LÍQUIDO	8		III		5 L	P001 LP01		IBC03			T4	TP1	F-A, S-B	Categoría A. Manténgase lo más fresco posible.	Causa quemaduras en la piel, los ojos y las mucosas.	3471
3473	CARTUCHOS PARA PILAS DE COMBUSTIBLE que contienen líquidos inflamables				328	1 L	P003	PP88						F-E, S-D	Categoría A.	Cartuchos para pilas de combustible que contienen líquidos inflamables, como por ejemplo metanol o soluciones de metanol y agua.	3473

Capítulo 3.3

3.3.1 **DE133** Insértese "(Modelo Nº 1, véase 5.2.2.2.2)" después de "explosivo".

DE162 Suprímase.

DE181 Insértese "(Modelo Nº 1, véase 5.2.2.2.2)" después de "explosivo".

DE204 Insértese "(Modelo Nº 8, véase 5.2.2.2.2)" después de "corrosivo".

DE215 Esta enmienda no afecta al texto español.

DE216 En la última frase, insértese "los paquetes y los objetos" antes de "sellados" y modifíquese el final de la frase de modo que diga: "… siempre que en el paquete u objeto no haya líquido libre".

DE247 Modifíquese el final del primer párrafo, de modo que diga:

"… podrán transportarse en toneles de madera de capacidad comprendida entre 250 y 500 *l*, que satisfagan las prescripciones generales de 4.1.1, cuando proceda, en las condiciones siguientes: …".

En el inciso .5, añádase al final: "o en la regla II-2/54 del Convenio SOLAS 74, enmendado mediante las resoluciones indicadas en II-2/1.2.1, según proceda".

DE251 En la primera frase, insértese "por ejemplo" después de "utilizadas" y "o de reparación" después de "ensayo".

DE282 Suprímase.

DE289 Modifíquese de modo que diga:

Sustitúyase "vehículos" por "medios de transporte".

DE292 Modifíquese de modo que diga:

"Las mezclas que no contengan más de un 23,5% de oxígeno (en volumen) podrán transportarse con arreglo a lo dispuesto para esta entrada, a condición de que no haya ningún otro gas comburente. En las concentraciones que no superen ese límite, la utilización de la etiqueta de riesgo secundario de la Clase 5.1 no será necesaria."

DE293 Esta enmienda no afecta al texto español.

DE297 En el primer párrafo, sustitúyase "5.4.2.1.9" por "5.4.2.1.8".

DE298 Suprímase.

DE299 En el párrafo iii), sustitúyase "620" por "360".

DE303 Modifíquese de modo que diga:

"La clasificación de estos recipientes se efectuará en función de la clase y el riesgo secundario, cuando proceda, del gas o de la mezcla de gases que contengan, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 2.2".

DE309 Modifíquese de modo que diga:

"Esta entrada se aplica a las emulsiones, suspensiones y geles no sensibilizados, constituidos principalmente por una mezcla de nitrato amónico y combustible, destinados a la producción de un explosivo para voladuras de tipo E, únicamente tras haber sido sometidos a un nuevo procesamiento antes de su uso.

En las emulsiones, la composición de la mezcla es normalmente la siguiente: 60 a 85% de nitrato amónico, 5 a 30% de agua, 2 a 8% de combustible, 0,5 a 4% de agente emulsificante, 0 a 10% de supresores de llama solubles y trazas de aditivos. El nitrato amónico puede ser reemplazado, en parte, por otras sales inorgánicas de nitrato.

En las suspensiones o geles, la composición de la mezcla es normalmente la siguiente: 60 a 85% de nitrato amónico, 0 a 5% de perclorato sódico o potásico, 0 a 17% de nitrato de hexamina o nitrato de monometilamina, 5 a 30% de agua, 2 a 15% de combustible, 0,5 a 4% de agente espesante, 0 a 10% de supresores de llama solubles, así como trazas de aditivos. El nitrato amónico puede ser reemplazado, en parte, por otras sales inorgánicas de nitrato.

Estas sustancias deberán superar satisfactoriamente las pruebas de la serie 8 de la sección 18 de la parte I del Manual de pruebas y criterios de las Naciones Unidas, y ser aprobadas por la autoridad competente."

DE313 Insértese "(Modelo Nº 8, véase 5.2.2.2.2)" después de "corrosiva".

DE316 Suprímase "o hidratado".

DE319 Suprímase la primera frase.

DE320 Suprímase.

Añádanse las siguientes nuevas disposiciones especiales:

"**306** Esta entrada sólo será aplicable a las sustancias que no presenten propiedades explosivas de la Clase 1 cuando se sometan a ensayo de acuerdo con las series de pruebas 1 y 2 de la Clase 1 (véase la parte I del Manual de pruebas y criterios de las Naciones Unidas)."

322 Cuando se transporten en forma de comprimidos no desmenuzables, estas mercancías se asignarán al Grupo de embalaje/envase III.

323 La etiqueta conforme al modelo Nº 5.2 a) tal como se prescribe en 5.2.2.2.2 podrá utilizarse hasta el 1 de enero de 2011.

324 Esta sustancia deberá ser estabilizada cuando su concentración no supere el 99%.

325 En el caso del hexafloruro de uranio no fisionable o fisionable exceptuado, la sustancia se asignará al Nº ONU 2978.

326 En el caso del hexafloruro de uranio fisionable, la sustancia se asignará al Nº ONU 2977.

327 Los aerosoles de desecho transportados de conformidad con lo dispuesto en 5.4.1.4.3.3 podrán transportarse con arreglo a esta disposición especial con fines de reciclado o eliminación. No es necesario que estén protegidos contra fugas accidentales, a condición de que se adopten medidas que impidan un aumento peligroso de la presión y la creación de atmósferas peligrosas. Los aerosoles de desecho, salvo los que presenten fugas o deformaciones graves, deberán embalarse/envasarse de conformidad con la instrucción de embalaje/envasado P003 y la disposición especial PP87, o bien con la instrucción de embale/envasado LP02 y la disposición especial L2. Los aerosoles que presenten fugas o deformaciones graves se transportarán en embalajes/envases para fines de salvamento, a condición de que se adopten medidas apropiadas para impedir cualquier aumento peligroso de la presión. Los aerosoles de desecho no se transportarán en contenedores cerrados.

328 Esta entrada se aplica a los cartuchos para pilas de combustible que contienen líquidos inflamables, entre los que se incluyen el metanol o las soluciones de metanol-agua. Por cartucho para pila de combustible se entiende un recipiente que contenga combustible para el suministro de un equipo alimentado por pilas de combustible a través de una o varias válvulas que controlan dicho suministro y que está exento de elementos generadores de carga eléctrica. El cartucho estará proyectado y fabricado de manera que impida toda fuga de combustible en condiciones normales de transporte.

Esta entrada se aplica a los modelos de cartucho para pilas de combustible que hayan superado, sin su embalaje/envase, un ensayo de presión interna a 100 kPa (presión manométrica).

329 Cuando las sustancias tengan un punto de inflamación inferior o igual a 60ºC, el bulto o los bultos deberán llevar una etiqueta de riesgo secundario con la indicación "LÍQUIDO INFLAMABLE" (Modelo Nº 3, véase 5.2.2.2.2), además de la etiqueta o etiquetas de riesgo prescritas en el presente Código.

330 Los alcoholes que contengan hasta un 5% de derivados del petróleo (por ejemplo, gasolina) deberán transportarse con arreglo a lo dispuesto para el Nº ONU 1987, ALCOHOLES, N.E.P.

909 En el penúltimo párrafo, suprímase "que no sea el marino".

910 Modifíquese la primera frase de modo que diga:

"Por UNIDAD FUMIGADA se entiende una unidad de transporte cerrada que contiene mercancías o materiales que están o han sido fumigados dentro de la unidad."

910 Modifíquese el párrafo 6 de modo que diga:

"Las disposiciones del presente Código no serán aplicables a las unidades de transporte cerradas que hayan sido fumigadas, a condición de que dichas unidades hayan sido completamente ventiladas, bien sea abriendo las puertas de la unidad o mediante ventilación mecánica después del tratamiento de fumigación, y si la fecha en que se aplicó la ventilación está marcada en la señal de advertencia en caso de fumigación. Cuando se hayan descargado las mercancías o los materiales sometidos a fumigación, se deberá retirar la señal o señales de advertencia (véase asimismo 7.4.3)."

938 Suprímase.

959 Añádase la siguiente disposición especial:

"959 Los aerosoles de desecho cuyo transporte se autorice en virtud de la disposición especial 327 sólo se transportarán en viajes internacionales cortos. Los viajes internacionales largos se permitirán únicamente cuando se cuente con la aprobación de la autoridad competente. Los embalajes/envases estarán marcados y etiquetados y las unidades de transporte llevarán marcas y rótulos conforme a la subdivisión apropiada de la Clase 2 y, si procede, el riesgo o riesgos secundarios."

Capítulo 3.4

3.4.1 Insértese la siguiente nueva frase antes de la última frase:

"Las disposiciones del capítulo 1.4 no son aplicables al transporte de mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades limitadas."

Modifíquese el comienzo de la última frase, de modo que diga:

"Todas las demás disposiciones ..."

3.4.2.1 La primera enmienda no afecta al texto español. Añádase la siguiente nueva segunda frase:

3.4.2.1 "No obstante, el uso de embalajes/envases interiores no es necesario para el transporte de objetos tales como aerosoles o "recipientes pequeños que contienen gas".

Modifíquese 3.4.4.1 de modo que diga:

"3.4.4.1 Se podrán embalar/envasar en el mismo embalaje/envase exterior sustancias peligrosas diferentes transportadas en cantidades limitadas, a condición de que:

.1 las sustancias se ajusten a lo dispuesto en 7.2.1.11; y

.2 se tengan en cuenta las disposiciones relativas a segregación que figuran en el capítulo 7.2, así como las disposiciones de la columna (16) de la Lista de mercancías peligrosas. No obstante, sin perjuicio de las disposiciones correspondientes especificadas en la mencionada Lista, las sustancias adscritas al Grupo de embalaje/envase III que pertenezcan a la misma clase podrán embalarse/envasarse juntas, a condición de que se cumpla lo dispuesto en 3.4.4.1.1 del Código IMDG. En el documento de transporte se incluirá la siguiente declaración: "Transporte de conformidad con lo estipulado en 3.4.4.1.2 del Código IMDG" (véase 5.4.1.5.2.2).

3.4.5.2 Modifíquese la primera frase, de modo que diga: "No es necesario que las unidades de transporte que contengan mercancías peligrosas únicamente en cantidades limitadas lleven rótulos o marcas de conformidad con lo dispuesto en 5.3.2.0 y 5.3.2.1".

3.4.6.2 Suprímase.

3.4.7 Insértese "*" después de "Nº ONU" con la correspondiente nota a pie de página "No se exige el rombo".

PARTE 4

Capítulo 4.1

Modifíquense todas las referencias a los párrafos con nueva numeración de los capítulos 6.1, 6.5 y 6.6, según proceda.

4.1.1 En la nota, insértese "únicamente" después de "6.2 y Clase 7" y sustitúyase "P621" por "P620, P621, P650".

4.1.1.5 Insértese la segunda frase nueva siguiente:

"Los embalajes/envases interiores que contengan líquidos deberán embalarse/envasarse con su cerradura hacia arriba y colocarse en embalajes/envases exteriores conforme a las marcas de orientación prescritas en 5.2.1.7 del presente Código".

4.1.1.5.1 Insértese un nuevo párrafo 4.1.1.5.1 redactado como el actual 6.1.5.1.6, insertando en la primera frase "o un embalaje/envase de gran tamaño" después de "embalaje/envase combinado" y "o embalaje/envase de gran tamaño" después de " embalaje/envase exterior". Los actuales 4.1.1.5.1 y 4.1.1.5.2 pasan a ser 4.1.1.5.2 y 4.1.1.5.3, respectivamente.

4.1.1.7.2 Sustitúyase "deberán" por "deberían" al final del párrafo.

4.1.1.8 Modifíquese de modo que diga:

"4.1.1.8 Cuando en un bulto pueda producirse un aumento de presión como consecuencia de la emanación de gases del contenido (debido a un incremento de la temperatura o por otras causas), el embalaje/envase o el RIG se podrán dotar de un orificio de ventilación, a condición de que el gas emitido no resulte peligroso, por ejemplo, por su toxicidad, su inflamabilidad o la cantidad desprendida. Deberá instalarse un orificio de ventilación cuando exista riesgo de sobrepresión peligrosa por causa de la descomposición normal de las sustancias. Dicho orificio estará concebido de manera que, cuando el embalaje/envase o el RIG se encuentren en la posición prevista para el transporte, se eviten los escapes de líquido y la penetración de sustancias extrañas en las condiciones normales de transporte.

4.1.1.8.1 Los líquidos sólo podrán llenarse en envases interiores que posean la resistencia adecuada para soportar la presión interna que pueda producirse en las condiciones normales de transporte."

4.1.1.12 En la primera frase, sustitúyase "RIG" por "especificado en el capítulo 6.1" y suprímase ", o en 6.5.4.7 para los diversos tipos de RIG".

Suprímase el apartado .3.

En el último párrafo, suprímase ", o el RIG" en la primera frase y "o de los RIG" en la segunda frase.

4.1.1.17.5 Sustitúyase "6.1.5.8" por "6.1.5.7".

4.1.1.17.6 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"4.1.1.17.6 Se adoptarán medidas apropiadas para impedir cualquier aumento peligroso de la presión."

4.1.2.1 Sustitúyase "61°C" por "60°C".

4.1.2.2 Sustitúyase la primera frase por el siguiente párrafo:

"Todo RIG metálico, de plástico rígido o compuesto, deberá someterse a las pruebas e inspecciones apropiadas, de conformidad con lo dispuesto en 6.5.1.6.4 ó 6.5.1.6.5:

a) antes de su entrada en servicio;

b) posteriormente, a intervalos que no excedan de dos años y medio y cinco años, según proceda;

c) antes de volver a ser utilizado para el transporte si ha sido reparado o reconstruido."

Modifíquese la segunda frase de modo que diga: "Ningún RIG deberá ser llenado ni presentado para el transporte después de la fecha de vencimiento del último ensayo o inspección periódicos".

4.1.3.6 Modifíquese de modo que diga:

"4.1.3.6 Recipientes a presión para líquidos y sólidos

4.1.3.6.1 A menos que se indique lo contrario en el presente Código, los recipientes a presión que cumplan:

a) las prescripciones aplicables del capítulo 6.2; o

b) las normas nacionales o internacionales sobre el proyecto, la construcción, el ensayo, la fabricación y la inspección, aplicadas por el país de fabricación de los recipientes a presión, a condición de que se satisfagan las disposiciones establecidas en 4.1.3.6 y 6.2.3.3,

podrán transportar toda sustancia líquida o sólida distinta de los explosivos, las sustancias térmicamente inestables, peróxidos orgánicos, sustancias que reaccionan espontáneamente, sustancias que pueden causar, por reacción química, un aumento sensible de la presión en el interior del embalaje/envase y materiales radiactivos (salvo los autorizados en 4.1.9).

Esta subsección no es aplicable a las sustancias indicadas en 4.1.4.1, en el cuadro 3 de la instrucción de embalaje/envasado P200.

4.1.3.6.2 Todo modelo tipo de recipiente a presión deberá ser aprobado por la autoridad competente del país de fabricación, o como se indica en el capítulo 6.2.

4.1.3.6.3 A menos que se indique lo contrario, deberán utilizarse recipientes a presión con una presión mínima de ensayo de 0,6 MPa.

4.1.3.6.4 A menos que se indique lo contrario, los recipientes a presión deberán estar dotados de un dispositivo reductor de presión para casos de emergencia con objeto de evitar que exploten en caso de rebose o incendio.

Las válvulas de los recipientes a presión deberán estar proyectadas y fabricadas de modo que sean plenamente capaces de resistir daños sin que se produzca fuga del contenido, o deberán estar protegidas contra cualquier avería que pudiera causar el escape accidental del contenido del recipiente a presión, según uno de los métodos descritos en 4.1.6.1.8 .1) a .5).

4.1.3.6.5 El recipiente a presión no deberá llenarse más del 95% de su capacidad a 50°C. Se deberá dejar un margen de llenado suficiente (espacio vacío) para garantizar que a una temperatura de 55°C el recipiente a presión no se llene de líquido.

4.1.3.6.6 A menos que se indique lo contrario, los recipientes a presión deberán someterse a inspección y ensayo periódicos cada cinco años. La inspección periódica deberá comprender un examen exterior, un examen interior o método alternativo con la aprobación de la autoridad competente, un ensayo de presión o cualquier método de ensayo no destructivo equivalente que cuente con el acuerdo de la autoridad competente, incluida la inspección de todos los accesorios (por ejemplo, estanqueidad de las válvulas, válvulas reductoras para casos de emergencia o elementos fusibles). Los recipientes a presión no deberán llenarse en fecha ulterior a la señalada para la inspección y ensayos periódicos, pero podrán transportarse tras la fecha límite de expiración. Las reparaciones de los recipientes a presión deberá satisfacer las prescripciones especificadas en 4.1.6.1.11.

4.1.3.6.7 Antes del llenado, el encargado de la operación deberá inspeccionar el recipiente a presión y asegurarse de que dicho recipiente está autorizado para las sustancias que se vayan a transportar y de que se cumple lo dispuesto en el presente Código. Una vez llenado el recipiente, los obturadores deberán cerrarse y permanecer cerrados durante el transporte. El expedidor comprobará que no se producen escapes ni por los cierres ni en el equipo.

4.1.3.6.8 Los recipientes a presión recargables no deberán llenarse con una sustancia diferente de la que hayan contenido anteriormente, salvo si se han efectuado las operaciones necesarias de cambio de servicio.

4.1.3.6.9 El marcado de los recipientes a presión para líquidos y sólidos con arreglo a 4.1.3.6 (no conformes con las prescripciones del capítulo 6.2) deberá ajustarse a las prescripciones de la autoridad competente del país de fabricación."

4.1.4.1 **P001** Después de "Embalajes/envases compuestos", añádase el siguiente nuevo renglón:

"Los recipientes a presión pueden utilizarse siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.3.6."

Al final de PP1 a), añádase "o".

Modifíquese la disposición especial de embalaje/envasado PP2, de modo que diga:

"**PP2** En el caso de un Nº ONU 3065, pueden utilizarse toneles de madera con una capacidad máxima de 250 l que no satisfagan las disposiciones del capítulo 6.1."

P002 Después de "embalajes/envases compuestos", insértese el siguiente nuevo renglón:

"Los recipientes a presión pueden utilizarse siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.3.6."

En la disposición especial de embalaje/envasado **PP37**, modifíquese la segunda frase de modo que diga:

"Todos los sacos de cualquier tipo deberán transportarse en unidades de transporte cerradas o colocarse en sobreembalajes/envases rígidos cerrados."

P003 Añádanse las siguientes nuevas disposiciones especiales sobre embalaje/envasado PP87 y PP88:

"**PP87** En el caso de los aerosoles de desecho (Nº ONU 1950) transportados de conformidad con la disposición especial 327, los embalajes/envases deberán estar dotados de medios (por ejemplo, material absorbente) que permitan retener cualquier derrame de líquido que pueda producirse durante el transporte. El embalaje/envase estará debidamente ventilado para impedir la formación de una atmósfera inflamable o una acumulación de presión.

PP88 En el caso del Nº ONU 3473, cuando los cartuchos para pilas de combustible se embalen/envasen con el equipo, deberán colocarse en embalajes/envases interiores o en un embalaje/exterior con un material amortiguador, de manera que estén protegidos contra los daños que pueda ocasionar el movimiento o la colocación del equipo y de los cartuchos en el interior del embalaje/envase exterior."

P112 b) Suprímase "y Nº 0223" en la disposición especial PP47.

P200 En el párrafo 3 b), en la frase que precede a la primera ecuación, sustitúyase "para los que no se den datos de llenado en el cuadro" por "y las mezclas de gas para los que no se disponga de datos pertinentes".

En el párrafo 3 c), en la frase que figura antes de la ecuación, sustitúyase "para los que no se den datos de llenado en el cuadro" por "y las mezclas de gas para los que no se disponga de datos pertinentes".

En el párrafo 4, modifíquense las disposiciones especiales "k", "l", "n", “p” y "z" de modo que digan lo siguiente:

Disposición especial "k": Sustitúyanse las líneas 4 a 8 por el siguiente texto:

"Los bloques de botellas que contengan flúor comprimido (Nº ONU 1045) podrán estar equipados con una válvula de aislamiento por grupo de botellas que no superen 150 litros de contenido total en agua, en lugar de con una válvula de aislamiento por botella.

Las botellas aisladas y toda botella de un bloque deberán tener una presión de ensayo igual o superior a 200 bar y un espesor de pared de 3,5 mm si son de aleación de aluminio o de 2 mm si son de acero. Las botellas aisladas que no se ajusten a esta prescripción deberán transportarse en un embalaje/envase exterior rígido que proteja eficazmente las botellas y sus accesorios y que satisfaga el nivel de prueba del Grupo de embalaje/envase I. Las paredes de los bidones a presión deberán tener un espesor mínimo definido por la autoridad competente.".

Disposición especial "l": En la última frase, suprímase "cantidad total" por "masa neta máxima".

Disposición especial "n": Modifíquese de modo que diga:

"Las botellas aisladas y los grupos de botellas en un bloque no deberán contener más de 5 kg de flúor comprimido (Nº ONU 1045). Los bloques de botellas que contengan flúor comprimido (Nº ONU 1045) podrán dividirse en grupos de botellas con un contenido total en agua que no sobrepase 150 *l*.".

Disposición especial "p": Sustitúyase "masa porosa" por "material poroso".

Disposición especial "z": Modifíquese el tercer párrafo de modo que diga:

"Las sustancias tóxicas con una CL_{50} inferior o igual a 200 ml/m^3 no deberán transportarse en tubos, bidones a presión o CGEM y deberán cumplir las prescripciones de la disposición especial de embalaje/envasado "k". No obstante, la mezcla de óxido nítrico y tetróxido de dinitrógeno (Nº ONU 1975) podrá transportarse en bidones a presión.".
En los cuadros 1 y 2, suprímanse las entradas correspondientes a los N^{os} ONU siguientes: 1014, 1015, 1979, 1980, 1981 y 2600.

En el cuadro 1, en el título de la columna (13) y en la correspondiente nota a pie de página, sustitúyase "presión de servicio" por "presión máxima de servicio".

En el cuadro 2:

- En el caso de los N^{os} ONU 2192 y 2199, añádase "q" (dos veces para el Nº ONU 2199) en la columna titulada "Disposiciones especiales de embalaje/envasado".

- En el caso del Nº ONU 2451, suprímase "300" y "0,75" en las columnas "Presión de ensayo" y "Razón de llenado", respectivamente.

En el cuadro 3: añádase una "X" en la columna "Bidones a presión" de los N^{os} ONU 1745, 1746 y 2495.

P400 (1) Modifíquese de modo que diga:

"Los recipientes a presión pueden utilizarse siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.3.6. Deberán ser de acero y someterse a un ensayo inicial y a ensayos periódicos cada 10 años, a una presión que no sea inferior a 1MPa (10 bar, presión manométrica). Durante el transporte, el líquido deberá estar bajo una capa de gas inerte a una presión manométrica superior a 20 kPa (0,2 bar)."

P401 (1) y P402 (1) Modifíquese de modo que diga lo siguiente:

"Los recipientes a presión pueden utilizarse siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.3.6. Deberán ser de acero y someterse a un ensayo inicial y a ensayos periódicos cada 10 años, a una presión que no sea inferior a 0,6 MPa (6 bar, presión manométrica). Durante el transporte, el líquido deberá estar bajo una capa de gas inerte a una presión manométrica superior a 20 kPa (0,2 bar)."

P403, P404 y P410 Después de "Embalajes/envases compuestos", añádase el siguiente nuevo renglón:

"Los recipientes a presión pueden utilizarse siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.3.6."

P404 En la segunda hilera, suprímanse los N^{os} ONU "2005, 3052, 3203, 3392, 3394, 3395,3396, 3397, 3398, 3399 y 3400".

Suprímanse los N^{os} ONU "2005, 3052 y 3203" en la disposición especial PP31.

P520 Bajo "Disposiciones adicionales" en "4", añádase "(Modelo Nº 1, véase 5.2.2.2.2)" después de "etiqueta de riesgo secundario".

P601 y P602 Modifíquese el párrafo 1 de modo que diga:

"1 Embalajes/envases combinados de una masa bruta máxima de 15 kg, constituidos por:

- uno o más embalajes/envases interiores de vidrio con una capacidad máxima de un litro cada uno y llenados a no más del 90% de su capacidad; su cierre o cierres deberán asegurarse por cualquier medio que impida que se suelten o aflojen en caso de impacto o vibración durante el transporte, colocados individualmente en

- recipientes metálicos, con material amortiguador de relleno suficiente para absorber todo el contenido del embalaje/envase interior de vidrio, colocados a su vez en

- embalajes/envases exteriores: 1A2, 1B2, 1N2, 1H2, 1D, 1G, 4A, 4B, 4C1, 4C2, 4D, 4F, 4G o 4H2.".

Modifíquese el párrafo 4 de modo que diga lo siguiente:

"4 Los recipientes a presión pueden utilizarse siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.3.6. Deberán someterse a un ensayo inicial y a ensayos periódicos cada 10 años, a una presión que no sea inferior a 1 MPa (10 bar) (presión manométrica). Los recipientes a presión no deberán estar dotados de dispositivos reductores de presión. Todo recipiente a presión que contenga un líquido tóxico por inhalación con una CL_{50} inferior o igual a 200 ml/m^3 (ppm) deberá estar cerrado mediante un tapón o una válvula con arreglo a las prescripciones siguientes:

a) Los tapones o válvulas deberán estar atornillados directamente en el recipiente a presión y ser capaces de soportar la presión de ensayo del recipiente sin riesgo de avería o fuga;

b) las válvulas deberán ser del tipo sin junta de estopa y con membrana no perforada; no obstante, para las sustancias corrosivas, podrán ser del tipo con junta de estopa, asegurándose la estanqueidad del conjunto mediante un capuchón precintador dotado de una junta fijada en el cuerpo de la válvula o del recipiente a presión, para evitar que se pierda sustancia a través del embalaje/envase;

c) las salidas de las válvulas deberán disponer de capuchones o de tapones de rosca y de un material inerte y estanco;

d) los materiales de construcción de los recipientes a presión, las válvulas, los tapones, lo capuchones de salida, las fijaciones y las juntas de estanqueidad deberán ser compatibles entre sí y con el contenido.

Los recipientes a presión cuya pared en un punto cualquiera tenga un espesor inferior a 2,0 mm y los recipientes a presión cuyas válvulas no estén protegidas, deberán transportarse en un embalaje/envase exterior. Los recipientes a presión no deberán estar unidos entre sí por un tubo colector o interconectados.".

P650 Modifíquese el párrafo 2 de modo que diga lo siguiente:

"2 El embalaje/envase deberá comprender al menos los tres componentes siguientes:

a) un recipiente primario;

b) un embalaje/envase secundario; y

c) un embalaje/envase exterior

de los que, bien el embalaje/envase secundario, bien el embalaje/envase exterior deberá ser rígido."

En el párrafo 4:

Modifíquese la segunda frase de modo que diga: "La marca deberá tener la forma de un cuadrado de diagonal vertical (es decir, un rombo), del que cada lado tendrá una longitud de al menos 50 mm, el grosor de las líneas deberá ser al menos de 2 mm y la alturas de las letras y las cifras deberá ser al menos de 6 mm".

Añádase la siguiente nueva tercera frase: "El nombre de expedición "SUSTANCIA BIOLÓGICA, CATEGORÍA B", en letras de al menos 6 mm de altura, deberá figurar en el embalaje/envase exterior al lado de la marca en forma de rombo".

Añádase el siguiente nuevo párrafo 5 y modifíquese en consecuencia la numeración de los párrafos siguientes:

"5 Al menos una cara del embalaje/envase exterior deberá tener unas dimensiones mínimas de 100 mm x 100 mm."

Modifíquese el actual párrafo 5 (que en la nueva numeración es el 6), de modo que diga lo siguiente:

"6 El bulto completo deberá superar con éxito el ensayo de caída de 6.3.2.5, tal como se especifica en 6.3.2.2 a 6.3.2.4 del presente Código, con una altura de caída de 1,2 m. Después del ensayo de caída, no deberán producirse fugas de los recipientes primarios, que deberán mantenerse protegidos por material absorbente, cuando sea necesario, en el embalaje/envase secundario."

En el párrafo 7 (que en la nueva numeración es el 8), añádase el siguiente nuevo apartado d):

"d) cuando haya dudas sobre la presencia de líquido residual en el recipiente primario durante el transporte, deberá utilizarse un envase adaptado para líquidos, que comprenda material absorbente."

En la última frase del párrafo 8 a) (nuevo párrafo 9 a)), insértese "el bulto (el embalaje/envase exterior o el sobreembalaje)" después de "y" y antes de "deberá marcarse".

Añádase el siguiente nuevo párrafo 10 y modifíquese en consecuencia la numeración de los párrafos siguientes:

"10 Cuando los bultos se coloquen en un sobreembalaje/envase, la marca de los bultos prescrita en esta instrucción de embalaje/envasado deberá ser directamente visible o bien deberá reproducirse en el exterior del sobreembalaje/envase."

Añádase el siguiente nuevo párrafo 13:

"13 En el mismo embalaje/envase de las sustancias infecciosas de la Clase 6.2 no deberán embalarse/envasarse otras mercancías peligrosas, a menos que sean necesarias para mantener la viabilidad de las sustancias infecciosas, para estabilizarlas o para impedir su degradación, o para neutralizar los peligros que presenten. En cada recipiente primario que contenga las sustancias infecciosas podrá embalarse/envasarse una cantidad máxima de 30 ml de mercancías peligrosas de las clases 3, 8 ó 9. Cuando esas pequeñas cantidades de mercancías peligrosas se embalen/envasen con sustancias infecciosas de conformidad con esta instrucción de embalaje/envasado, no se aplicará ninguna otra disposición del presente Código."

P800 Modifíquese el párrafo 1 de modo que diga:

"1 Los recipientes a presión pueden utilizarse siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.3.6."

P802 En el párrafo 4, suprímase "austenítico".

Modifíquese el párrafo 5 de modo que diga:

"5 Los recipientes a presión pueden utilizarse siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.3.6."

4.1.4.2 **IBC02** Insértese ", 2984" después de "2014" en la disposición especial B5.

4.1.4.3 **LP02** Añádase la siguiente nueva disposición especial de embalaje/envasado "L2:

"**L2** En el caso del Nº ONU 1950, aerosoles, el embalaje/envase de gran tamaño deberá satisfacer el nivel de prestaciones del Grupo de embalaje/envase III. Los embalajes/envases de gran tamaño para aerosoles de desecho transportados conforme a la disposición especial 327 deberán, además, estar provistos de medios (por ejemplo, material absorbente) que permitan retener cualquier derrame de líquido que pudiera producirse durante el transporte."

4.1.6.1.2 Sustitúyase "masa porosa" por "material poroso" (dos veces)".

4.1.6.1.8 Esta enmienda no afecta al texto español.

4.1.9.1.3 Modifíquese de modo que diga:

"Un bulto no deberá incluir ningún otro artículo distinto de aquellos que sean necesarios para la utilización de los materiales radiactivos. La interacción de esos artículos y el bulto en las condiciones de transporte aplicables al modelo no deberá menoscabar la seguridad del bulto."

4.1.9.2.2 Modifíquese de modo que diga: "Los materiales BAE y OCS que sean o contengan sustancias fisionables deberán satisfacer las disposiciones aplicables de 6.4.11.1, 7.2.9.4 y 7.2.9.5".

Capítulo 4.2

4.2.0 Modifíquese el título de modo que diga:

"**4.2.0 Disposiciones transicionales**

4.2.0 El texto que figura en 4.2.0, incluidas las notas, pasa a ser 4.2.0.1.

4.2.0.2 Añádase el siguiente texto:

"4.2.0.2 Las cisternas portátiles del tipo de las Naciones Unidas y los CGEM construidos conforme a un certificado de aprobación del proyecto que haya sido expedido con anterioridad al 1 de enero de 2008 podrán seguir utilizándose a condición de que se estime que satisfacen las disposiciones relativas a los ensayos e inspecciones periódicos aplicables."

4.2.1.15 Añádase el siguiente nuevo 4.2.1.15:

"4.2.1.15 Disposiciones complementarias aplicables al transporte de sustancias de la Clase 6.2 en cisternas portátiles

(Reservado)."

Modifíquese en consecuencia la numeración de los párrafos siguientes.

4.2.1.18.1 Sustitúyase "(10)" por "(13)".

4.2.5.1.1 Añádase la siguiente nota al final del párrafo:

"**NOTA**: Los gases cuyo transporte en CGEM está permitido figuran en la columna "CGEM" de los cuadros 1 y 2 de la instrucción de embalaje/envasado P200, en 4.1.4.1."

4.2.5.3 En TP4, sustitúyase "4.2.1.15.2" por "4.2.1.16.2". En TP33, sustitúyase "4.2.1.18" por "4.2.1.19".

En TP5, sustitúyase "No se excederá" por "se respetará".

Añádase la siguiente nueva "TP 90": "Se podrán utilizar cisternas con aberturas en la parte inferior en viajes internacionales de corta duración".

Añádase la siguiente nueva "TP91": "Se podrán utilizar también cisternas portátiles con aberturas en la parte inferior en viajes internacionales de larga duración".

Capítulo 4.3

4.3.2.4.1 Modifíquese 4.3.2.4.1 de modo que diga:

"**4.3.2.4.1 Desechos a granel de la Clase 6.2 (N^{os} ONU 2814 y 2900 (sólo carcasas de animales))**."

4.3.2.4.1.2 Sustitúyase "Nº ONU 2900" por "N^{os} ONU 2814 y 2900".

4.3.2.4.1.3 Sustitúyase "Nº ONU 2900" por "N^{os} ONU 2814 y 2900".

4.3.2.4.2 Añádase el siguiente nuevo párrafo 4.3.2.4.2:

"**4.3.2.4.2 Desechos a granel de la Clase 6.2 (Nº ONU 3291)**

.1 Sólo se permitirán los contenedores para graneles cerrados (BK2);

.2 Los contenedores para graneles cerrados y sus aberturas deberán estar proyectados para que sean estancos. Dichos contenedores tendrán una superficie interior no porosa y carecerán de fisuras o de otros defectos que puedan dañar el interior de los embalajes/envases, impedir la desinfección o permitir una fuga accidental de los desechos;

.3 Los desechos adscritos al Nº ONU 3291 deberán transportarse en el interior de contenedores para graneles cerrados, en sacos de plástico estancos y herméticamente cerrados según el tipo de modelo aprobado de las Naciones Unidas y que hayan superado los ensayos aplicables al transporte de sustancias sólidas del Grupo de embalaje/envase II y marcados de conformidad con 6.1.3.1. En cuanto a resistencia a choques y desgarros, dichos sacos de plástico deberán cumplir las normas ISO 7765-1:1988 "*Plastics film and sheeting. Determination of impact resistance by the free-falling dart method. Part 1: Staircase methods*" e ISO 6383-2:1983 "*Plastics. Film and sheeting. Determination of tear resistance. Part 2: Elmendorf method*". Cada saco deberá tener una resistencia a los choques de al menos 165 g y una resistencia al desgarre de al menos 480 g sobre planos perpendiculares y paralelos al plano longitudinal del saco. La masa neta máxima de cada saco de plástico deberá ser de 30 kg;

.4 Los objetos de más de 30 kg, tales como colchones sucios, podrán transportarse sin saco de plástico con autorización de la autoridad competente;

.5 Los desechos adscritos al Nº ONU 3291 que contengan líquidos deberán transportarse en sacos de plástico que tengan un material absorbente en cantidad suficiente para absorber la totalidad del líquido sin que se produzcan derrames en el contenedor para graneles;

.6 Los desechos adscritos al Nº ONU 3291 que contengan objetos puntiagudos o cortantes deberán transportarse en embalajes/envases rígidos de un modelo sometido a ensayo y aprobado de las Naciones Unidas, de conformidad con lo dispuesto en las instrucciones de embalaje/envasado P621, IBC620 o LP621.

.7 Se podrán utilizar también los embalajes/envases rígidos mencionados en las instrucciones de embalaje/envasado P621, IBC620 o LP621. Deberán afianzarse adecuadamente para evitar que se produzcan daños en condiciones normales de transporte. Los desechos transportados en embalajes/envases rígidos y en sacos de plástico en el interior de un mismo contenedor para graneles cerrado, deberán estar convenientemente separados los unos de los otros, por ejemplo mediante tabiques o paneles rígidos, redes metálicas o cualquier otro medio de sujeción que evite que los embalajes/envases resulten dañados en las condiciones normales de transporte;

.8 Los desechos adscritos al Nº ONU 3291 embalados/envasados en sacos de plástico no deberán amontonarse en el interior del contenedor para graneles cerrado hasta el punto de que los sacos puedan perder su estanqueidad;

.9 Después de cada viaje, los contenedores para graneles cerrados deberán ser inspeccionados para detectar cualquier fuga o derrame eventual. En caso de que se hayan detectado fugas o derrames de desechos adscritos al Nº ONU 3291, el contenedor para graneles cerrado donde se hayan transportado no podrá volver a ser utilizado hasta que haya sido cuidadosamente limpiado y, en caso necesario, desinfectado o descontaminado con un agente apropiado. A excepción de los desechos médicos o veterinarios, no podrá transportarse ninguna otra mercancía con los desechos adscritos al Nº ONU 3291. Estos otros desechos transportados en el interior del mismo contenedor para graneles cerrado deberán ser inspeccionados con objeto de detectar cualquier posible contaminación."

PARTE 5

Capítulo 5.1

5.1.2.1 Añádase al final de la última frase "a menos que sean visibles las marcas y etiquetas representativas de todas las mercancías peligrosas contenidas en el sobreembalaje, según se estipula en el capítulo 5.2".

5.1.2.3 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"5.1.2.3 Todo bulto que lleve las marcas de orientación prescritas en 5.2.1.7 del presente Código y que esté sobreembalado/envasado, colocado en una carga unitaria o utilizado como embalaje/envase interior en un embalaje/envase de gran tamaño, deberá estar orientado de acuerdo con esas marcas."

5.1.5.1.2.3 Modifíquese de modo que diga:

"Cuando se trate de bultos que necesiten la aprobación de la autoridad competente, se verificará que se han satisfecho todas las prescripciones especificadas en los certificados de aprobación;"

5.1.5.2.2.3 Modifíquese de modo que diga:

"La expedición de bultos que contengan sustancias fisionables si la suma de los índices de seguridad con respecto con la criticidad de los bultos en un solo contenedor o en único medio de transporte excede de 50. Quedan excluidas de la presente prescripción las expediciones por mar, si la suma de los índices de seguridad con respecto a la criticidad no excede de 50 en cualquier bodega, compartimiento o zona reservada del puente y si se respeta la distancia de 6 m entre los grupos de bultos o de sobreembalajes/envases, tal como se requiere en el cuadro 7.1.8.4.2; y".

5.1.5.2.4.4.5 Añádase "símbolo" después de "prefijo apropiado del" ".

Capítulo 5.2

5.2.1.4 y 5.2.2.1.7 Añádase "y los embalajes/envases de gran tamaño" después de "450 *l*".

5.2.1.5.4.3 Modifíquese el final de la frase de modo que diga: "... origen del diseño y, bien el nombre del fabricante o bien otra identificación del embalaje/envase especificada por la autoridad competente del país de origen del diseño".

5.2.1.5.8 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"5.2.1.5.8 Cuando el transporte internacional de bultos requiera la aprobación del diseño de éstos o de la expedición por la autoridad competente y los tipos aprobados difieran según los países, el marcado deberá ajustarse al certificado del país de origen del diseño."

5.2.1.7 Añádanse los siguientes nuevos párrafos:

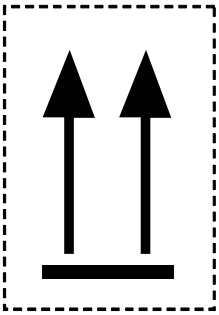
"5.2.1.7 Con la salvedad de lo dispuesto en 5.2.1.7.1:

- los embalajes/envase combinados con embalajes/envases interiores que contengan mercancías peligrosas líquidas;

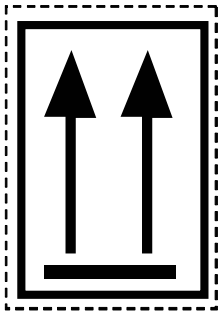
- los embalajes/envases sencillos con orificios de ventilación; y

- los recipientes criogénicos abiertos proyectados para el transporte de gas licuado refrigerado,

deberán estar marcados de manera legible con flechas de orientación semejantes a las que figuran a continuación o que se ajusten a las prescripciones de la norma ISO 780:1985. Las flechas de orientación deberán colocarse en las dos caras verticales opuestas del bulto y señalar correctamente hacia arriba. Deberán figurar dentro de un marco rectangular y tener unas dimensiones que las hagan claramente visibles en función del tamaño del bulto. También pueden ir rodeadas de un trazado rectangular.



o



Dos flechas negras o rojas sobre un fondo blanco o de otro color que ofrezca un buen contraste. El marco rectangular es facultativo.

5.2.1.7.1 Las flechas de orientación no se requerirán en los bultos que contengan:

a) recipientes a presión;

b) mercancías peligrosas colocadas en embalajes/envases interiores de una capacidad máxima de 120 ml, con suficiente material absorbente entre el embalaje/envase interior y el exterior para absorber totalmente el contenido líquido;

c) sustancias infecciosas de la Clase 6.2 en recipientes primarios con una capacidad máxima de 50 ml;

d) materiales radiactivos de la Clase 7 en bultos del tipo IP-2, IP-3, A, B(U), B(M) o C; o

e) objetos que sean estancos, independientemente de su orientación (por ejemplo, termómetros que contienen alcohol o mercurio, aerosoles, etc.).

5.2.1.7.2 En los bultos cuyo marcado se ajuste a lo indicado en esta subsección, no se utilizarán flechas con fines distintos de los de señalar la orientación correcta del bulto."

5.2.2.1.2 Modifíquese de modo que diga:

"Cuando se trate de objetos o sustancias que figuran por su nombre en la Lista de mercancías peligrosas, deberá fijarse en ellos una etiqueta indicativa correspondiente al riesgo señalado en la columna (3). También deberá fijarse una etiqueta de riesgo secundario para todo riesgo indicado por un número de clase o de división en la columna (4) de la Lista de mercancías peligrosas. No obstante, las disposiciones especiales que figuran en la columna (6) podrán también prescribir una etiqueta de riesgo secundario cuando no se indique ningún riesgo de esta índole en la columna (4) o podrán eximir del requisito de una etiqueta de riesgo secundario cuando este riesgo figure en la Lista de mercancías peligrosas."

5.2.2.1.12.2.2 Añádase "símbolo" después de "prefijos apropiados del".

5.2.2.1.12.5 Añádanse los siguientes párrafos nuevos:

"5.2.2.1.12.5 Cuando el transporte internacional de bultos requiera la aprobación del diseño de éstos o de la expedición por la autoridad competente y los tipos aprobados difieran según los países, el etiquetado deberá ajustarse al certificado del país de origen del diseño."

5.2.2.1.13 Suprímase.

5.2.2.2.1 Añádase la siguiente nota al final del texto existente:

"**NOTA**: *En algunos casos, las etiquetas de 5.2.2.2.2 se muestran con un borde exterior de trazo discontinuo, tal como se indica en 5.2.2.2.1.1. Dicho borde no es necesario cuando la etiqueta se coloque sobre un fondo de color que ofrezca un contraste adecuado."*

5.2.2.2.1.1 Añádase la siguiente frase al final: "Las etiquetas deberán colocarse sobre un fondo de color que ofrezca un buen contraste o estar rodeadas de un borde de trazo continuo o discontinuo".

5.2.2.2.2 En las etiquetas correspondientes a la Clase 5:

Sustitúyase el texto que figura bajo la etiqueta Nº 5 por el siguiente:

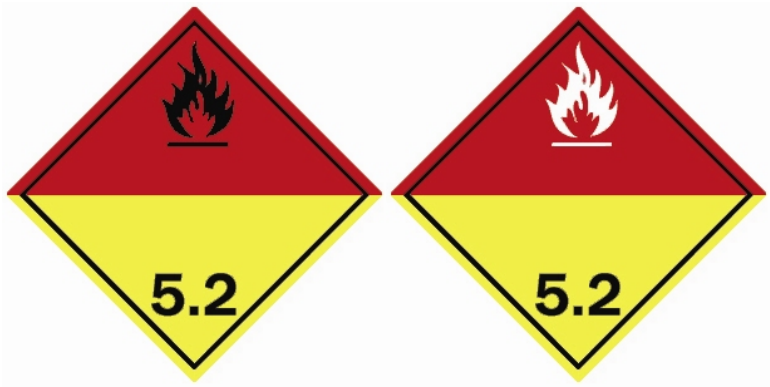
"(Nº 5.1)
Clase 5.1
Sustancias comburentes
Símbolo (llama sobre un círculo): negro; Fondo: amarillo
Cifra "5.1" en el ángulo inferior"

Manténgase la etiqueta existente Nº 5.2 y sustitúyase el texto que figura debajo de ella por el siguiente:

"(Nº 5.2 a)*)
Clase 5.2
Peróxidos orgánicos
Símbolo (llama sobre un círculo): negro; Fondo: amarillo
Cifra "5.2" en el ángulo inferior"

y añádase la siguiente nota a pie de página: "* Se podrá utilizar hasta el 1 de enero de 2011".

Añádase la etiqueta Nº 5.2 b) y el texto correspondiente que se indica a continuación:



"(Nº 5.2 b))
Clase 5.2
Peróxidos orgánicos
Símbolo (llama): negro o blanco;
Fondo: mitad superior roja y mitad inferior amarilla;
Cifra "5.2" en el ángulo inferior".

5.2.2.2.2 En la etiqueta correspondiente a la Clase 8:

Sustitúyase la mano sombreada por una mano sin sombrear. Añádase la siguiente nota a pie de página: "Se podrá utilizar también una etiqueta de Clase 8 en la que figure una mano sombreada".

Capítulo 5.3

5.3.1.1.2 Añádase la siguiente frase al final: "Los rótulos deberán colocarse sobre un fondo de color que ofrezca un buen contraste o estar rodeados de un borde de trazo continuo o discontinuo".

5.3.1.1.3 Modifíquese la primera frase de modo que diga:

"También deberán utilizarse rótulos para indicar los riesgos secundarios para los cuales se prescriba una etiqueta de riesgo secundario de acuerdo con lo estipulado en 5.2.2.1.2."

5.3.2.4 Modifíquese la primera frase de modo que diga: "No es necesario que las unidades de transporte que contengan mercancías peligrosas únicamente en cantidades limitadas lleven rótulos o marcas de conformidad con lo dispuesto en 5.3.2.0 y 5.3.2.1."

5.3.2.5.2 Modifíquese 5.3.2.5.2, de modo que diga:

"5.3.2.5.2 Toda unidad fumigada se marcará con la señal de advertencia especificada en .3, que deberá fijarse en un lugar fácilmente visible para las personas que intenten entrar en ella. La marca estipulada en este párrafo deberá permanecer sobre la unidad hasta que se satisfagan las siguientes disposiciones:

.1 la unidad fumigada haya sido ventilada para que no queden concentraciones peligrosas del gas fumigante; y

.2 las mercancías o los materiales fumigados hayan sido descargados."

5.3.2.5.3 En la señal de advertencia en caso de fumigación, insértese antes de la frase "PROHIBIDA LA ENTRADA":

"VENTILADA EL [fecha*]".

Capítulo 5.4

5.4.1.4.1 Suprímanse los apartados .2 y .3 actuales por los siguientes:

".2 el nombre de expedición, determinado de conformidad con 3.1.2, incluido el nombre técnico entre paréntesis, cuando sea necesario (véase 3.1.2.8);

.3 la clase de riesgo primario o, cuando proceda, la división de las mercancías y, para la Clase 1, la letra del grupo de compatibilidad. Las palabras "Clase" o "División" se pueden incluir antes de la clase de riesgo primario o del número de división;"

Añádase el siguiente nuevo apartado .4:

".4 el número o los números de clase o de división de riesgo secundario correspondientes a la etiqueta o etiquetas de riesgo secundario, cuando se requieran, deberán figurar entre paréntesis, tras el número de la clase o de la división de riesgo primario. Las palabras "Clase" o "División" se pueden incluir antes de la clase de riesgo secundario o del número de división;"

El actual ".4" pasa a ser el nuevo ".5".

5.4.1.4.2 Modifíquese la primera fráse y los ejemplos de modo que digan lo siguiente:

"Los cinco elementos de la descripción de mercancías peligrosas especificados en 5.4.1.4.1 se presentarán en el orden arriba indicado (es decir, .1, .2, .3, .4, .5) sin ninguna información interpuesta, excepto la prevista en el presente Código."

5.4.1.4.3.6 Sustitúyase "61ºC" por "60ºC".

5.4.1.4.4 Modifíquese de modo que diga:

"5.4.1.4.4 Ejemplos de descripciones de mercancías peligrosas:

Nº ONU 1098 ALCOHOL ALÍLICO 6.1 (3) I (21°C v.c.)

Nº ONU 1098, ALCOHOL ALÍLICO, Clase 6.1, (Clase 3), GE/E I, (21°C v.c.)

Nº ONU 1092, Acroleina estabilizada, Clase 6.1 (3), GE/E I, (-24°C v.c.) CONTAMINANTE DEL MAR

Nº ONU 2761, Plaguicida sólido, tóxico, a base de compuestos organoclorados, n.e.p. (Aldrín 19%), Clase 6.1, GE/E III, CONTAMINANTE DEL MAR"

5.4.1.5.1 En la penúltima frase actual, sustitúyase "embalajes/envases" por "bultos" y añádase la siguiente frase antes de la última frase: "Los códigos de designación de los tipos de embalajes/envases de las Naciones Unidas sólo podrán utilizarse para completar la descripción de la naturaleza del bulto (por ejemplo, una caja (4G))".

5.4.1.5.2 El primer párrafo pasa a ser "5.4.1.5.2.1".

5.4.1.5.2.2 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"5.4.1.5.2.2 Cuando se presente una remesa de conformidad con 3.4.4.1.2, se incluirá en el documento de transporte la siguiente declaración: "Transporte de conformidad con 3.4.4.1.2 del Código IMDG"."

5.4.1.5.7.1.3 Añádase "símbolo" después de "prefijo apropiado del".

5.4.1.5.7.3 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"5.4.1.5.7.3 Cuando el transporte internacional de bultos requiera la aprobación del diseño de éstos o de la expedición por la autoridad competente, y los tipos aprobados difieran según los países, el Nº ONU y el nombre de expedición exigidos en 5.4.1.4.1 deberán ser conformes con el certificado del país de origen del modelo."

El actual 5.4.1.5.7.3 pasa a ser 5.4.1.5.7.4.

5.4.1.5.11 Modifíquese el título del 5.4.1.5.11 de modo que diga:

"**5.4.1.5.11 Disposiciones especiales relativas a segregación**"

5.4.1.5.11 Numérese el primer párrafo como "5.4.1.5.11.1".

5.4.1.5.11.2 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"5.4.1.5.11.2 Cuando se carguen sustancias juntas en una unidad de transporte de conformidad con lo dispuesto en 7.2.1.13.1.2, se incluirá la siguiente declaración en el documento de transporte: "Trasporte de conformidad con 7.2.1.13.1.2 del Código IMDG"."

5.4.1.5.11.3 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"5.4.1.5.11.3 Cuando los ácidos y los álkalis de la Clase 8 se transporten en la misma unidad de transporte, ya sea en el mismo embalaje/envase o no, de conformidad con lo dispuesto en 7.2.1.13.2, se incluirá la siguiente declaración en el documento de transporte: "Transporte de conformidad con 7.2.1.13.2 del Código IMDG"."

5.4.1.5.12 Esta enmienda no afecta al texto español.

PARTE 6

Capítulo 6.1

6.1.2.5 Bajo 2., sustitúyase "tonel de madera" por "(Reservado)".

6.1.2.7 En el cuadro, sustitúyase el texto que figura en el renglón de "Toneles de madera" por "(Reservado)".

6.1.4.6 Modifíquese de modo que diga "6.1.4.6 (*Suprimido*)".

6.1.4.19.1.1 Esta enmienda no afecta al texto español.

6.1.4.18.2.8 Esta enmienda no afecta al texto español.

6.1.5.1.6 Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

"6.1.5.1.6 (Reservado)

NOTA: *Para las condiciones relativas a la colocación de diferentes embalajes/envases interiores en un embalaje/envase exterior y las variaciones admisibles en los embalajes/envases interiores, véase 4.1.1.5.1.*"

6.1.5.2.4 Suprímase. Modifíquese en consecuencia la numeración del párrafo siguiente.

6.1.5.2.5 Esta enmienda no afecta al texto español.

6.1.5.3.1 En el cuadro, suprímase "toneles de madera" bajo "Embalaje/envase".

Capítulo 6.2

6.2.1.3.6.5.4 Modifíquese la nota a pie de página de modo que diga:

"* *Véanse, por ejemplo, las publicaciones* CGA *S-1.2-2003 "Pressure Relief Device Standards - Part 2 - Cargo and Portable Tanks for Compressed Gases"* y S-*1.1-2003 "Pressure Relief Device Standards - Part 1 - Cylinders for Compressed Gases"*."

6.2.1.4.1.10 Sustitúyase "masa porosa" por "material poroso".

6.2.1.5.1 Modifíquese el subpárrafo .3, de modo que diga:

".3 Verificación de las roscas si hay indicios de corrosión o si se desmontan los accesorios;"

Modifíquese el final de la nota 2 bajo el subpárrafo .4, de modo que diga:

"*... basado en pruebas de emisión acústica, un examen ultrasónico o una combinación de ambos.*"

6.2.1.5.2 Sustitúyase "masa porosa" por "material poroso".

6.2.2.1.1 Añádase la siguiente nueva entrada al final del cuadro:

ISO 11119-3:2002	Botellas de gas de construcción compuesta - Métodos de especificación y ensayo - Parte 3: Botellas de gas de materiales compuestos reforzadas con fibra y totalmente envueltas en un revestimiento metálico o no metálico que no transmita la carga.

6.2.2.1.3 En el cuadro, bajo "Para el depósito de la botella:", suprímase la referencia a ISO 7866:1999.

Sustitúyase "masa porosa" por "material poroso".

6.2.2.1.4 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"6.2.2.1.4 La norma siguiente se aplica al proyecto, la construcción e inspección y el ensayo iniciales de los recipientes criogénicos con la marca "UN", con la salvedad de que las prescripciones de inspección relacionadas con el sistema de evaluación de la conformidad y del proceso de aprobación se ajustarán a lo dispuesto en 6.2.2.5:

ISO 21029-1:2004	Recipientes criogénicos – Recipientes transportables, aislados al vacío, de un volumen inferior a 1 000 *l* – Parte 1: Diseño, fabricación, inspección y ensayos

"

6.2.2.5.2.1 Esta enmienda no afecta al texto español.

6.2.2.5.3.1 Modifíquese .1 de modo que diga: "la estructura organizativa y las responsabilidades del personal en lo que respecta ...".

En .2, sustitúyase "actividades sistemáticas" por "procedimientos".

La última modificación no afecta al texto español.

6.2.2.5.4.10 Modifíquese de modo que diga:

"6.2.2.5.4.10 Modificación de los modelos tipo aprobados

El fabricante deberá:

a) informar a la autoridad competente que haya expedido la aprobación de toda modificación que introduzca en el modelo tipo aprobado, cuando esas modificaciones no constituyan un nuevo proyecto, de acuerdo con la correspondiente norma para recipientes a presión; o bien

b) solicitar una nueva aprobación del modelo tipo cuando esas modificaciones constituyan un nuevo proyecto, de acuerdo con la correspondiente norma para recipientes a presión. Esta aprobación adicional se concederá en forma de enmienda al certificado original de aprobación del modelo tipo."

6.2.2.7.2 En g), al final del texto existente, añádase la siguiente nueva frase:

"En el caso de los recipientes a presión adscritos al Nº ONU 1001, acetileno disuelto, y al Nº ONU 3374, acetileno exento de disolvente, se indicará al menos un decimal después de la coma, y en el caso de los recipientes a presión de menos de 1 kg, se indicarán dos decimales después de la coma;"

En k) y l): añádase ", de los revestimientos" después de "durante el llenado" y sustitúyase "dos cifras" por "tres cifras" en la primera frase. Al final del texto, añádase la frase siguiente:

"Se indicará al menos un decimal después de la coma. En los recipientes a presión de menos 1 kg, la masa deberá expresarse mediante un número de dos cifras significativas redondeadas a la última cifra inferior;"

6.2.2.7.2 g), k) y l) Sustitúyase "masa porosa" por "material poroso".

6.2.2.7.7 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"6.2.2.7.7 En las botellas de acetileno, y si se cuenta con el acuerdo de la autoridad competente, la fecha de la inspección periódica más reciente y el sello del organismo encargado de realizar la inspección y el ensayo periódicos podrán grabarse en un anillo unido a la botella por la válvula. Dicho anillo estará configurado de manera tal que sólo pueda retirarse desmontando la válvula.

6.2.4 Los actuales párrafos 6.2.4.1 y 6.2.4.2 pasan a ser 6.2.4.1.1 y 6.2.4.1.2, respectivamente, e insértese el siguiente nuevo 6.2.4.1:

"**6.2.4.1** ***Recipientes de pequeña capacidad que contienen gas (cartuchos de gas)***"

Añádanse los siguientes nuevos párrafos:

"**6.2.4.2** ***Generadores de aerosoles***

Todo generador de aerosoles lleno se someterá a un ensayo de baño en agua caliente o a un ensayo alternativo aprobado.

6.2.4.2.1 *Ensayo de baño en agua caliente*

6.2.4.2.1.1 La temperatura del baño de agua y la duración del ensayo deberán ser tales que la presión interna alcance el valor que tendría a 55ºC (50ºC si la fase líquida no ocupa más del 95% de la capacidad del generador de aerosoles a 50ºC). Si el contenido es sensible al calor o si los generadores de aerosoles están hechos de un plástico que se reblandece a esa temperatura de ensayo, la temperatura del baño deberá fijarse entre 20ºC y 30ºC, y, además, un generador de aerosoles de cada 2000 deberá someterse a ensayo a la temperatura superior.

6.2.4.2.1.2 No deberá producirse ninguna fuga ni deformación permanente de un generador de aerosoles, si bien un generador de aerosoles de plástico podrá deformarse o reblandecerse, a condición de que no se produzcan fugas.

6.2.4.2.2 *Métodos alternativos*

Si se cuenta con la aprobación de la autoridad competente, podrán emplearse métodos alternativos que ofrezcan un grado de seguridad equivalente, a condición de que se cumplan las prescripciones de 6.2.4.2.2.1, 6.2.4.2.2.2 y 6.2.4.2.2.3.

6.2.4.2.2.1 Sistema de calidad

Los cargadores de generadores de aerosoles y los fabricantes de componentes deberán disponer de un sistema de calidad. Dicho sistema deberá prever la aplicación de procedimientos que garanticen que todos los generadores de aerosoles que presenten fugas o deformaciones se eliminan y no se presentan para el transporte.

El sistema de calidad deberá comprender:

a) una descripción de la estructura organizativa y de las responsabilidades en materia de organización;

b) las instrucciones pertinentes relativas a las inspecciones y ensayos, al control y la garantía de calidad y a la ejecución de las operaciones;

c) registros de la evaluación de la calidad, tales como informes de las inspecciones, resultados de ensayos y calibraciones, y certificados;

d) verificación por parte de la dirección de la eficacia del sistema de calidad;

e) un procedimiento de control de los documentos y de su revisión;

f) medios de control de los generadores de aerosoles no conformes;

g) programas de formación y procedimientos de cualificación del personal pertinente; y

h) procedimientos que garanticen que el producto final no presenta daños.

Se llevará a cabo, a satisfacción de la autoridad competente, una auditoría inicial y auditorías periódicas. Estas auditorías deberán garantizar que el sistema aprobado

es, y continúa siendo, satisfactorio y eficaz. Toda modificación prevista en ese sistema deberá notificarse previamente a la autoridad competente.

6.2.4.2.2.2 Ensayos de presión y estanqueidad a los que deben someterse los generadores de aerosoles antes de su llenado

Todo generador de aerosol vacío deberá someterse a una presión igual o superior a la presión máxima que se espere alcanzar en el generador de aerosol lleno, a 55ºC (50ºC si la fase líquida no ocupa más del 95% de la capacidad del recipiente a 50ºC). Esta presión deberá ser, como mínimo, de dos tercios de la presión de diseño del generador de aerosol. En caso de que se detecte una tasa de fuga igual o superior a $3{,}3 \times 10^{-2}$ mbar.l.s^{-1} a la presión de ensayo, una deformación u otro defecto, el generador de aerosol en cuestión deberá ser eliminado.

6.2.4.2.2.3 Ensayo de los generadores de aerosoles después del llenado

Antes de proceder al llenado, la persona encargada de hacerlo deberá asegurarse de que el dispositivo de embutición está correctamente ajustado y de que se usa el propulsor especificado.

Todo generador de aerosol lleno deberá pesarse y someterse a un ensayo de estanqueidad. El equipo de detección de fugas utilizado deberá ser lo suficientemente sensible como para detectar, al menos, una tasa de fuga de $2{,}0 \times 10^{-3}$ mbar.l.s^{-1} a 20ºC.

Deberá eliminarse todo generador de aerosol lleno en el que se detecten fugas, deformaciones o un exceso de masa.".

6.2.4.3 Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"6.2.4.3 Con el acuerdo de la autoridad competente, los aerosoles y los recipientes de pequeña capacidad que contengan productos farmacéuticos y gases no inflamables, a los que se exige que sean estériles pero que puedan resultar contaminados durante el ensayo de baño de agua, no estarán sujetos a lo dispuesto en 6.2.4.1 y 6.2.4.2:

a) cuando se fabriquen bajo la autoridad de una administración médica nacional y, si así lo exige la autoridad competente, cuando se ajusten a los principios de buenas prácticas de fabricación establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS)2; y

b) cuando los métodos alternativos para la detección de fugas y la evaluación de la resistencia a la presión utilizados por el fabricante, tales como la detección de helio y los ensayos en baño de agua en una muestra estadística de los lotes de producción de al menos 1 de cada 2000, permitan obtener un nivel de seguridad equivalente."

2 Publicación de la OMS: "Garantía de calidad de fármacos. Compendio de Directrices y materiales relacionados. Volumen 2: Buenas prácticas de fabricación e inspección".

Capítulo 6.4

6.4.5.2.2 Modifíquese de modo que diga:

".2 más de un 20% de aumento del nivel máximo de radiación en cualquier superficie externa del bulto."

6.4.5.4.1.3 ii) Modifíquese de modo que diga: "más de un 20% de aumento del nivel máximo de radiación en cualquier superficie externa del bulto."

6.4.5.4.2.3 Modifíquese de modo que diga: "más de un 20% de aumento del nivel máximo de radiación en cualquier superficie externa del bulto."

6.4.5.4.4.3.2 Modifíquese de modo que diga: "más de un 20% de aumento del nivel máximo de radiación en cualquier superficie externa del bulto."

6.4.5.4.5.2.2 Modifíquese de modo que diga: "más de un 20% de aumento del nivel máximo de radiación en cualquier superficie externa del bulto."

6.4.7.14 b) Modifíquese de modo que diga: "más de un 20% de aumento del nivel máximo de radiación en cualquier superficie externa del bulto."

6.4.7.16 En la primera frase, sustitúyase "líquidos" por "materiales radiactivos líquidos".

6.4.8.3 En la primera frase, suprímase "Salvo lo dispuesto en 6.4.3.1 para un bulto transportado por vía aérea" y sustitúyase "6.4.8.4" por "6.4.8.5 y en ausencia de irradiación solar,".

6.4.8.4 El texto del actual 6.4.8.13 pasa a ser 6.4.8.4, con las siguientes enmiendas:

En la primera frase, añádase "según la modalidad de uso exclusivo" antes de "no deberá exceder de 85ºC" y sustitúyase "6.4.8.4" por "6.4.8.5". Suprímase la segunda frase: ("El bulto deberá" …).

6.4.8.4 a 6.4.8.12 El 6.4.8.5 pasa a ser 6.4.8.13. Modifíquense en consecuencia todas las referencias pertinentes.

6.4.11.2.1 Modifíquese el final de la frase después de la fórmula de modo que diga: "siempre que la menor dimensión exterior de cada bulto no sea inferior a 10 cm y:".

Modifíquese .3 de modo que diga:

".3 no haya más de 5 g de sustancias fisionables en cualquier volumen de 10 *l* de material. No deberá haber berilio ni deuterio en cantidades que sobrepasen el 1% de los límites de masa aplicables por remesa, establecidos en el cuadro 6.4.11.2, a excepción del deuterio en concentración natural en el hidrógeno."

6.4.11.7 b) Modifíquese la primera frase de modo que diga: "Cuando se trate de bultos que contengan únicamente hexafloruro de uranio, con un enriquecimiento máximo en uranio-235 de 5% en masa:".

6.4.13 Esta enmienda no afecta al texto español.

6.4.20.2 a) Esta enmienda no afecta al texto español.

6.4.22.1 a) y b) Modifíquense de modo que digan:

"a) cada diseño que se ajuste a las disposiciones de 6.4.6.4 requerirá aprobación multilateral;

b) cada diseño que se ajuste a las disposiciones de 6.4.6.1 a 6.4.6.3 requerirá aprobación unilateral de la autoridad competente del país de origen del diseño, a menos que en el presente Código se exija aprobación multilateral.".

6.4.23.3 a) "Sustitúyase "remesa" por "expedición".

6.4.23.14 Añádase un nuevo párrafo m) que diga lo siguiente:

"m) Descripción del sistema de contención;"

Modifíquese en consecuencia la numeración de los subpárrafos m) y n).

Bajo n), añádase el siguiente nuevo subpárrafo ii):

"ii) Descripción del sistema de confinamiento;"

Modifíquese en consecuencia la numeración actual de los subpárrafos ii) a vi).

Añádase un nuevo subpárrafo p) que diga lo siguiente:

"p) para los bultos que contengan más de 0,1 kg de hexafloruro de uranio, una declaración en la que se especifiquen las prescripciones de 6.4.6.4 que se aplican en su caso, así como cualquier información complementaria que pueda ser de utilidad a las demás autoridades competentes."

Modifíquese la numeración actual de los subpárrafos o) a u) en consecuencia.

6.4.23.15 Suprímase la última frase.

6.4.24.3 En la primera frase, suprímase "hasta el 31 de diciembre de 2003" y añádase "a la aprobación multilateral del diseño de bultos" antes de "programa obligatorio de garantía de calidad".

Suprímase la frase: "Después de esta fecha, los embalajes podrán continuar utilizándose con sujeción, además, a la aprobación multilateral del diseño de los bultos".

Capítulo 6.5

6.5.1 Modifíquese el título de modo que diga: "**Prescripciones generales**".

6.5.1.4.3 En el cuadro, insértese (seis veces) "interior" después de "recipiente" en la segunda columna de "HZ compuestos ...".

6.5.1.5 Suprímase "6.5.1.5 Disposiciones relativas a la construcción".

6.5.1.5.9 Suprímase.

Sección 6.5.3 Añádase la siguiente nueva sección 6.5.3:

6.5.3 y 6.5.3.1 Añádanse los siguientes dos nuevos párrafos:

"**6.5.3 Prescripciones relativas a la construcción**

6.5.3.1 Prescripciones generales"

6.5.3.1.1 a 6.5.3.1.8: Los párrafos actuales 6.5.1.5.1 a 6.5.1.5.8 pasan a ser 6.5.3.1.1 a 6.5.3.1.8.

Sección 6.5.4 El texto del actual 6.5.1.6, con los cambios pertinentes de numeración de los párrafos, subpárrafos y referencias, pasa a ser el texto de la nueva subsección 6.5.4, tal como se indica a continuación:

6.5.4 Título del actual 6.5.1.6.

6.5.4.1 Texto del actual 6.5.1.6.1.

6.5.4.2 Texto del actual 6.5.1.6.2 con las siguientes modificaciones:

Sustitúyase "ensayos iniciales y periódicos" por "inspecciones y ensayos iniciales y periódicos", y "6.5.4.14" por "6.5.4.4", respectivamente.

6.5.4.3 Texto del actual 6.5.1.6.3.

6.5.4.4 Texto del actual 6.5.1.6.4 con las siguientes modificaciones:

En el primer párrafo, sustitúyase "Inspección:" por el título "Inspección y ensayo" y añádase una nueva NOTA después del título que diga lo siguiente:

"**NOTA**: *véase asimismo 6.5.4.5 por lo que respecta a los ensayos e inspecciones de los RIG reparados".*

El texto que empieza con "Todo RIG metálico, de plástico rígido ..." y los subpárrafos .1 y .2 pasan a ser el nuevo 6.5.4.4.1, con las siguientes modificaciones:

En .1, añádase "(y también después de su reconstrucción") después de "en servicio".

Añádase una nueva frase después de la última frase del subpárrafo .2 ("El aislamiento térmico"), de modo que diga: "Todo RIG se ajustará en todos los aspectos a su modelo tipo".

Añádase el siguiente nuevo párrafo 6.5.4.4.2:

"6.5.4.4.2 Todo RIG metálico, de plástico rígido o compuesto, para líquidos o para sólidos que se llene o vacíe a presión, deberá someterse a un ensayo de estanqueidad apropiado y satisfacer el nivel de ensayo indicado en 6.5.6.7.3:

a) antes de ser utilizado por primera vez para el transporte;

b) a intervalos no superiores a dos años y medio.

En ese ensayo, el RIG no necesitará tener instalados sus propios dispositivos de cierre. El receptáculo interior de un RIG compuesto podrá someterse a ensayo sin la envoltura exterior, a condición de que los resultados del ensayo no se vean afectados."

El último párrafo del actual 6.5.1.6.4 ("El propietario del ... 6.5.2.2.1).") pasa a ser el nuevo párrafo 6.5.4.4.3, con las siguientes modificaciones:

En la primera frase, añádase "y ensayo" después de "cada inspección" y sustitúyase "inspección siguiente" por "inspección o ensayo siguientes".

En la segunda frase, añádase "y ensayo" después de "inspección" (dos veces).

6.5.4.5 Título del actual 6.5.1.6.6.

6.5.4.5.1 Texto del actual 6.5.1.6.5.

6.5.4.5.2 Texto del actual 6.5.1.6.6.1. Sustitúyase "6.5.4.14.3 y 6.5.1.6.4.1 a)" por "6.5.4.4".

6.5.4.5.3 Texto del actual 6.5.1.6.6.2.

6.5.4.5.4 Texto del actual 6.5.1.6.6.3. Sustitúyase "6.5.1.6.6.1" por "6.5.4.5.2".

6.5.4.5.5 Texto del actual 6.5.1.6.7.

Las actuales secciones 6.5.3 y 6.5.4 pasan a ser 6.5.5 y 6.5.6, respectivamente, y modifíquese en consecuencia la numeración de los párrafos siguientes y de las referencias a los mismos.

6.5.6.1.3 (actual 6.5.4.1.3) Suprímase.

6.5.6.5.2 (actual 6.5.4.5.2) Sustitúyase la última frase de este párrafo por el siguiente texto:

"Los RIG flexibles se llenarán con un material representativo hasta un valor de seis veces su carga máxima admisible, repartiéndose la carga de modo uniforme."

6.5.6.5.5 b) (actual 6.5.4.5.5.2): Añádase al final: "ni pérdida alguna de su contenido".

6.5.6.9.2 (actual 6.5.4.9.2) En el subpárrafo .1, modifíquese la primera frase de modo que diga:

"RIG metálicos: el RIG se llenará por lo menos hasta el 95% de su capacidad máxima en el caso de los sólidos, o por lo menos hasta el 98% de su capacidad máxima en el caso de los líquidos."

Modifíquese el subpárrafo .2 de modo que diga: "RIG flexibles: se llenará el RIG hasta la masa bruta máxima admisible, repartiéndose el contenido de modo uniforme."

En el subpárrafo .3, modifíquese la primera frase de modo que diga: "RIG de plástico rígido y compuestos: se llenará el RIG por lo menos hasta el 95% de su capacidad máxima en el caso de los sólidos, o hasta el 98% de su capacidad máxima en el caso de los líquidos."

En el subpárrafo .4, añádase "máxima" después de "capacidad" y suprímase "según el modelo tipo".

6.5.6.9.4 (actual 6.5.4.9.4) Modifíquese de modo que diga:

"6.5.6.9.4 Altura de caída

En el caso de los sólidos y líquidos, si el ensayo se ejecuta con el sólido o el líquido que se va a transportar o con una sustancia que tenga básicamente las mismas características físicas:

Grupo de embalaje/envase I	**Grupo de embalaje/envase II**	**Grupo de embalaje/envase III**
1,8 m	1,2 m	0,8 m

En el caso de los líquidos, si el ensayo se realiza con agua:

a) Si la sustancia que se va a transportar tiene una densidad relativa no superior a 1,2:

Grupo de embalaje/envase II	**Grupo de embalaje/envase III**
1,2 m	0,8 m

b) Si la sustancia que se va a transportar tiene una densidad relativa superior a 1,2, la altura de caída se calculará con arreglo a la densidad relativa (d) de la sustancia, redondeada al primer decimal superior, según se indica a continuación:

Grupo de embalaje/envase II	Grupo de embalaje/envase III
d × 1,0 m	d × 0,67 m

6.5.6.14 a 6.5.6.14.4 (actuales 6.5.4.14 a 6.5.4.14.4) Suprímanse.

Capítulo 6.6

6.6.5.1.6 Modifíquese de modo que diga:

"6.6.5.1.6 (Reservado)

NOTA: *Por lo que respecta a las condiciones relativas al montaje de diferentes tipos de embalajes/envases interiores en un embalaje/envase de gran tamaño y las variaciones admisibles de los embalajes/envases interiores, véase 4.1.1.5.1."*

6.6.5.2.2 Añádase un nuevo 6.6.5.2.2 con el mismo texto que el actual 6.5.4.1.3, sustituyendo la referencia a 6.5.4.9.4 por una referencia a 6.6.5.3.4.4 en el subpárrafo a).

Modifíquese en consecuencia la numeración de los actuales 6.6.5.2.2 a 6.6.5.2.3 y las referencias pertinentes.

6.6.5.3.2.4 y 6.6.5.3.3.5: Sustitúyase el texto existente por el que figura en 6.5.4.5.5 (que ha pasado a ser 6.5.6.5.5) y en 6.5.4.6.5 (que ha pasado a ser 6.5.6.6.5), respectivamente, sustituyendo "RIG" por "embalajes/envases de gran tamaño".

Capítulo 6.7

6.7.1.1 En la primera frase, sustitúyase "clases 2" por "clases 1,2".

6.7.2.19.1, 6.7.3.15.1
y 6.7.4.14.1 Sustitúyase el texto existente y la lista de la normativa por el texto siguiente:

"Las cisternas portátiles que respondan a la definición de contenedor dada en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972, en su forma enmendada, no se utilizarán a menos que hayan sido aprobadas después de que un prototipo representativo de cada modelo haya sido sometido con éxito al ensayo dinámico de impacto longitudinal prescrito en la sección 41 de la parte IV del Manual de pruebas y criterios de las Naciones Unidas. Esta disposición sólo es aplicable a las cisternas portátiles construidas con arreglo a un certificado de aprobación del proyecto, que haya sido expedido el 1 de enero de 2008 o posteriormente."

6.7.3.8.1.1 En la nota a pie de página, sustitúyase "CGA S-1.2-1995" por "CGA S-1.2-2003 "*Pressure Relief Device Standards-Part 2-Cargo and Portable Tanks for Compressed Gases*"".

6.7.4.7.4 Añádase la siguiente nota a pie de página: "Véase, por ejemplo, *CGA Pamphlet S-1.2-2003 "Pressure Relief Device Standards-Part 2-Cargo and Portable Tanks for Compressed Gases*"".

6.7.5.4.1 Sustitúyase la primera frase por las dos frases siguientes:

"Los elementos de los CGEM utilizados para el transporte del Nº ONU 1013, dióxido de carbono, y del Nº ONU 1070, óxido nitroso, deberán estar aislados mediante una válvula en conjuntos de un volumen inferior a 3 000 litros. Cada conjunto deberá estar dotado de uno o varios dispositivos de reducción de la presión.".

(La última frase actual permanece sin cambios)

6.7.5.5.1 y
6.7.5.5.2 Sustitúyase "CGA S-1.2-1995" por "CGA S-1.2-2003 "*Pressure Relief Device Standards, Part 2, Cargo and Portable Tanks for Compressed Gases*"".

Sustitúyase "CGA S-1.1-1994" por "CGA S-1.1-2003 "*Pressure Relief Device Standards, Part 1, Cylinders for Compressed Gases*"".

6.7.5.6.1 Modifíquese de modo que diga:

"6.7.5.6.1 La siguiente información deberá figurar de manera clara y permanente en los dispositivos de reducción de la presión:

a) el nombre del fabricante y el número de referencia correspondiente;

b) la presión y/o la temperatura a la que está previsto que funcionen;

c) la fecha del último ensayo."

6.7.5.6.2 Suprímase este párrafo y modifíquese en consecuencia la numeración del párrafo que sigue.

6.7.5.8.1 En la tercera frase, sustitúyase "y oxidantes" por "pirofóricos y oxidantes".

6.7.5.12.1 Sustitúyase el texto existente y la lista de normativa por el siguiente texto:

"Los CGEM que respondan a la definición de contenedor dada en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972, en su forma enmendada, no se utilizarán a menos que hayan sido aprobados después de que un prototipo representativo de cada modelo haya sido sometido con éxito al ensayo dinámico de impacto longitudinal prescrito en la sección 41 de la parte IV del Manual de pruebas y criterios. Esta disposición sólo es aplicable a los CGEM construidos con arreglo a un certificado de aprobación del proyecto, que haya sido expedido el 1 de enero de 2008 o posteriormente."

Capítulo 6.8

6.8.3.3.2.1.5 Esta enmienda no afecta al texto español.

PARTE 7

Capítulo 7.1

7.1.1.15 En la primera frase, suprímase "la parte superior de las paredes laterales ..." por "el techo o las paredes laterales ...".

7.1.11.5.1 Modifíquese de modo que diga:

"7.1.11.5.1 El NITRATO AMÓNICO, Nº ONU 1942 y el ABONO A BASE DE NITRATO AMÓNICO, Nº ONU 2067, podrán estibarse bajo cubierta en un espacio de carga limpio que pueda ser abierto en caso de emergencia. Antes de efectuarse las operaciones de carga, habrá que tener en cuenta la posible necesidad de abrir las escotillas para obtener la máxima ventilación en caso de incendio y de utilizar agua en una emergencia, con el consiguiente riesgo que supondría la inundación del espacio de carga para la estabilidad del buque."

Capítulo 7.2

7.2.7.1.3.1 En la Lista de mercancías peligrosas, suprímanse las siguientes entradas:

"DIETILCINC	1366	4.2
DIMETILCINC	1370	4.2
ALQUILOS DE MAGNESIO	3053	4.2"

Modifíquese el párrafo 7.2.1.13, de modo que diga:

"7.2.1.13 Disposiciones especiales relativas a la estiba"

Añádase el siguiente nuevo 7.2.1.13.1:

"7.2.1.13.1 No es necesario segregar:

.1 mercancías peligrosas pertenecientes a clases diferentes cuando tales mercancías contengan la misma sustancia y difieran únicamente en cuanto a su contenido de agua, como por ejemplo el sulfuro sódico incluido en la Clase 4.2 y en la Clase 8 o, en el caso de la Clase 7, cuando la diferencia resida únicamente en la cantidad;

.2 mercancías peligrosas pertenecientes a un grupo de sustancias de clases diferentes, pero respecto de las cuales se haya demostrado científicamente que no reaccionan de forma peligrosa al entrar en contacto entre sí. Las sustancias que figuran en el mismo cuadro indicado a continuación son compatibles entre sí.

Cuadro 1				
NºONU	**Nombre de expedición**	**Clase**	**Riesgo(s) secundario(s)**	**Grupo de embalaje/envase**
2014	PERÓXIDO DE HIDRÓGENO EN SOLUCIÓN ACUOSA con no menos de un 20% pero no más de un 60% de peróxido de hidrógeno (estabilizada según sea necesario)	5.1	8	II
2984	PERÓXIDO DE HIDRÓGENO EN SOLUCIÓN ACUOSA con no menos de un 8% pero menos de un 20 % de peróxido de hidrógeno (estabilizada según sea necesario)	5.1		III
3105	PERÓXIDO ORGÁNICO LÍQUIDO, TIPO D (ácido peroxiacético, tipo D, estabilizado)	5.2	8	
3107	PERÓXIDO ORGÁNICO LÍQUIDO, TIPO E (ácido perioxiacético, tipo E, estabilizado)	5.2	8	
3109	PERÓXIDO ORGÁNICO LIQUIDO, TIPO F (ácido perioxiacético, tipo F, estabilizado)	5.2	8	
3149	PERÓXIDO DE HIDRÓGENO Y ÁCIDO PEROXIACÉTICO, EN MEZCLA, con ácido(s), agua y no más de un 5% de ácido perioxiacético, ESTABILIZADA	5.1	8	II

Cuadro 2				
NºONU	**Nombre de expedición**	**Clase**	**Riesgo(s) secundario(s)**	**Grupo de embalaje/envase**
1295	TRICLOROSILANO	4.3	3/8	I
1818	TETRACLORURO DE SILICIO	8	-	II
2189	DICLOROSILANO	2.3	2.1/8	-

7.2.1.13.2 Añádase el siguiente nuevo párrafo 7.2.1.13.2:

"7.2.1.13.2 No obstante lo dispuesto en 7.2.1.7.1 a 7.2.1.7.4, las sustancias de la Clase 8, grupos de embalaje/envase II o III, que de otro modo deberían segregarse entre sí en virtud de las disposiciones relativas a los grupos de segregación establecidas mediante una entrada en la columna (16) de la Lista de mercancías peligrosas que indique "A distancia de" o "Separado de" "los ácidos" o "A distancia de" o "Separado de" los "álcalis", podrán ser transportadas en la misma unidad de transporte, ya sea en el mismo embalaje/envase o no, a condición de que:

.1 las sustancias cumplan lo dispuesto en 7.2.1.11;

.2 el bulto no contenga más de 30 litros de sustancias líquidas o de 30 kg de sustancias sólidas;

.3 en el documento de transporte se incluya la declaración estipulada en 5.4.1.5.11.3; y

.4 se facilite un ejemplar del informe de ensayo cuando lo solicite la autoridad competente en el que se confirme que las sustancias no reaccionan entre si de manera peligrosa."

7.2.7.2.1.1 En la segunda frase, sustitúyase "7.2.7.4" por "7.2.7.2.1.5".

Capítulo 7.3

7.3.2.1 Sustitúyase "61ºC" por "60ºC".

Capítulo 7.4

7.4.2.5.1 Modifíquese 7.4.2.5.1, de modo que diga:

"7.4.2.5.1 A menos que en el presente Código se indique otra cosa, las disposiciones relativas a ventilación establecidas en diversos lugares del mismo se entenderán aplicables al espacio de a bordo en que van estibadas las unidades de transporte, y no deberán ser interpretadas como una exigencia de ventilación en el interior de dichas unidades."

7.4.3.2 Añádase al final de 7.4.3.2:

"Los contenedores ventilados deberán ir marcados con la fecha de ventilación en la señal o señales de advertencia en caso de fumigación. Cuando las mercancías o las materias sometidas a fumigación hayan sido descargadas, se deberá retirar la señal o señales de advertencia en caso de fumigación."

7.4.5.13 En el primer inciso, antes de "y la instalación refrigerada", insértese "o de la regla II-2/54 del Convenio SOLAS 74, enmendado mediante las resoluciones indicadas en II-2/1.2.1, según proceda,".

7.4.6.4.2 Insértese "que no pertenezcan a la división 1.4" después de "Clase 1",

Capítulo 7.7

7.7.6 Añádase el siguiente nuevo 7.7.6:

"**7.7.6 Disposiciones especiales aplicables a los gases o líquidos inflamables cuyo punto de inflamación sea inferior a 23ºC v.c. transportados a temperatura regulada**

7.7.6.1 Cuando se hayan arrumado o cargado gases o líquidos inflamables cuyo punto de inflamación sea inferior a 23ºC v.c. en una unidad de transporte provista de un sistema de refrigeración o calefacción, el equipo frigorífico o calefactor cumplirá lo dispuesto en 7.7.3.

7.7.6.2 Cuando por razones comerciales se transporten en condiciones de temperatura regulada líquidos inflamables cuyo punto de inflamación sea inferior a 23ºC v.c. y para los cuales no se exija regulación de la temperatura por motivos de seguridad, no se prescribirá la instalación de accesorios eléctricos antideflagrantes si las sustancias se han refrigerado previamente y se transportan a una temperatura regulada de, como mínimo, 10ºC por debajo del punto de inflamación. En caso de fallo del sistema de refrigeración, éste se deberá desconectar del suministro eléctrico."

7.7.6 (actual) Numérese como 7.7.7.

7.7.7 (actual) Numérese como 7.7.8.

7.7.8 (nuevo) Sustitúyase "exención" por "aprobación".

Capítulo 7.9

7.9.3 Sustitúyase el actual 7.9.3 por el siguiente texto:

"7.9.3 Información de contacto de las principales autoridades nacionales competentes designadas

En este párrafo figura información de contacto de las principales autoridades nacionales competentes designadas*. Las correcciones a dichas direcciones deberán enviarse a la Organización**.

---

* Véase la circular MSC.1/Circ.1201, según se enmiende, en la que se facilita una lista más completa de la información de contacto de las autoridades y los órganos competentes.

** Organización Marítima Internacional
4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Reino Unido
Correo electrónico: info@imo.org
Facsímil: +44 20 7587 3210

LISTA DE INFORMACIÓN DE CONTACTO DE LAS PRINCIPALES AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES DESIGNADAS

País	Información de contacto de las principales autoridades nacionales competentes designadas
ALEMANIA	Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs Dangerous Goods Branch Robert-Schuman-Platz 1 D-53175 Bonn ALEMANIA Teléfono: +49 228 3000 ó 300 y extensión +49 228 300 2643 Facsímil: +49 228 300 3428 Correo electrónico: Ref-A33@bmvbs.bund.de
ARABIA SAUDITA	Port Authority Saudi Arabia Civil Defence Riyadh ARABIA SAUDITA Teléfono: +966 1 464 9477
ARGELIA	Ministère des Transports/Direction de la Marine Marchande 119 Rue Didouche Mourad Argel ARGELIA Teléfono: +213 26061 46 Télex: 66063 DGAF DZ
ARGENTINA	Prefectura Naval Argentina (Argentine Coast Guard) Dirección de protección ambiental Departamento de protección ambiental y mercancías peligrosas División de mercancías y residuos peligrosos Avda. Eduardo Madero 235 4º piso, Oficina 4.36 y 4.37 Buenos Aires (C1106ACC) REPÚBLICA ARGENTINA Teléfono: +54 11 4318 7669 Facsímil: +54 11 4318 7474 Correo electrónico: dpma-mp@prefecturanaval.gov.ar

AUSTRALIA	Manager, Ship Inspection Maritime Operations Australian Maritime Safety Authority GPO Box 2181 Canberra ACT 2601 AUSTRALIA Teléfono: +61 2 6279 5048 Facsímil: +61 2 6279 5058 Correo electrónico: psc@amsa.gov.au Sitio en la Red: www.amsa.gov.au
BAHAMAS	Bahamas Maritime Authority Second Floor Latham House 16 Minories Londres, EC3N 1EH UNITED KINGDOM Teléfono: +44 (0)20 7264 2550 Facsímil: +44 (0)20 7264 2579 Correo electrónico: tech@bahamasmaritime.com
BARBADOS	Director of Maritime Affairs Ministry of Tourism and International Transport 2nd Floor Carlisle House Hincks Street Bridgetown St. Michael Barbados Teléfono: +1 246 426 2710/3342 Facsímil: +1 246 426 7882 Correo electrónico: ctech@sunbeach.net
BÉLGICA	Federal Public Service Mobility and Transport Directorate-General Maritime Transport City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruselas BÉLGICA Teléfono: +32 2 277 3500 Facsímil: +32 2 277 4051 Correo electrónico: dg.mar@mobilit.fgov.be
BELICE	Ports Commissioner Belize Port Authority PO Box 633 Belize City BELICE C.A. Teléfono: +501 227 2540/0981 Facsímil: +501 227 2500

BRASIL	Diretoria de Portos e Costas (DPC-20) Rua Teófilo Otoni No. 04 Centro Río de Janeiro CEP 20090-070 BRASIL Teléfono: +55 21 2104 5203 Facsímil: +55 21 2104 5202 Correo electrónico: secom@dpc.mar.mil.br
BULGARIA	Ministry of Transport Bulgarian Maritime Administration Directorate European Integration and International Affairs 9 Diakon Ignatiy Str. Sofía 1000 BULGARIA Teléfono: +359 2 930 09 10 / 930 09 50 Facsímil: +359 2 930 09 20 Correo electrónico: ivalev@marad.bg Sitio en la Red: www.marad.bg
CANADÁ	The Chairman (El Presidente) Board of Steamship Inspection Transport Canada -Marine Safety Tower C, Place de Ville 330 Sparks Street, 10th Floor Ottawa, Ontario K1A ON5 CANADÁ Teléfono: +1 613 991 3132 +1 613 991 3143 +1 613 991 3139/40 Facsímil: +1 613 993 8196
CHILE	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas Depto. Prevención de Riesgos Errázuriz 537 Valparaíso CHILE Teléfono: +56 32 208256 Facsímil: +56 32 208262 Télex: 230602 DGTM CL 330461 DGTM CK

CHINA	Maritime Safety Administration People's Republic of China 11 Jianguomen Nei Avenue Beijing 100736 CHINA Teléfono: +86 10 6529 2588 +86 10 6529 2218 Facsímil: +86 10 6529 2245 Télex: 222258 CMSAR CN
CHIPRE	Department of Merchant Shipping Ministry of Communications and Works Kylinis Street Mesa Geitonia CY-4007 Lemesos P.O. Box 56193 CY-3305 Lemesos CHIPRE Teléfono: +357 5 848 100 Facsímil: +357 5 848 200 Télex: 2004 MERSHIP CY Correo electrónico: dms@cytanet.com.cy
CROACIA	Ministry of Maritime Affairs Transport and Communication Marine Safety Division Prisavlje 14 1000 Zagreb REPÚBLICA DE CROACIA Teléfono: +385 1 611 5966 Facsímil: +385 1 611 5968 Correo electrónico: pomorski-promet@zg.tel.hr
CUBA	Ministerio del Transporte Dirección de Seguridad e Inspección Marítima Boyeros y Tulipán Plaza Ciudad de la Habana CUBA Teléfono: +53 7 881 6607 +53 7 881 9498 Facsímil: +53 7 881 1514 Correo electrónico: dsim@mitrans.transnet.cu

DINAMARCA	Danish Maritime Authority P.O. Box 2605 Vermundsgade 38C 2100 Copenhage Ø DINAMARCA Teléfono: +45 39 17 44 00 Facsímil: +45 39 17 44 01 Correo electrónico: SFS@dma.dk
ECUADOR	Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral P.O. Box 7412 Guayaquil ECUADOR Teléfono: +593 4 526 760 Facsímil: +593 4 324 246 Télex: 04 3325 DIGMER ED
ESLOVENIA	Uprava Republike Siovenije za pomorstvo Ukmarjev trg 2 66 000 Koper ESLOVENIA Teléfono: +386 66 271 216 Facsímil: +386 66 271 447 Télex: +34 235 UP POM SI
ESPAÑA	Dirección General de la Marina Mercante Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación c/Ruiz de Alarcón, 1 28014 Madrid ESPAÑA Teléfono: +34 91 597 92 69/70 Facsímil: +34 91 597 92 87 Correo electrónico: mercancias.peligrosas@mfom.es

ESTADOS UNIDOS	US Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration Office of International Standards 400 Seventh Street SW Washington, D.C. 20590-0001 EE.UU. Teléfono: +1 202 366 0656 Facsímil: +1 202 366 5713 Correo electrónico: infocntr@dot.gov Sitio en la Red: hazmat.dot.gov United States Coast Guard Hazardous Materials Standards Division (G-PSO-3) 2100 Second Street SW Washington, D.C. 20593-0001 EE.UU. Teléfono: +1 202 267 1577 +1 202 267 1217 Facsímil: +1 202 267 4570
ESTONIA	Estonian Maritime Administration Maritime Safety Division Valge 4 EST-11413 Tallin ESTONIA Teléfono: +372 6205 700/715 Facsímil: +372 6205 706 Correo electrónico: mot@vta.ee
FEDERACIÓN DE RUSIA*	Department of Shipping and Navigation Ministry of Transport Rozhdestvenka Street, 1/4 Moscú 103759 FEDERACIÓN DE RUSIA Teléfono: +7 0952283882 Télex: 411197 MORFLOT
FILIPINAS	Philippines Ports Authority Port of Manila Safety Staff P.O. Box 193 Port Area Manila 2803 FILIPINAS Teléfono: +63 2473441 a 49

* Salvo los explosivos del Estado.

FINLANDIA	Finnish Maritime Administration P.O. Box 171 FI-00181 Helsinki FINLANDIA Teléfono: +358 20 448 1 Facsímil: +358 20 448 4500 +358 20 448 4336 Correo electrónico: keskushallinto@fma.fi Instituto encargado del embalaje/envasado y la certificación Safety Technology Authority (TUKES) P.O Box 123 FI-00181 Helsinki FINLANDIA Teléfono: +358 961671 Facsímil: +358 96167466 Correo electrónico: kirjaamo@tukes.fi
FRANCIA	MTETM/DGMT/MMD Arche sud 92055 La Défence cedex FRANCIA Teléfono: +33 (0)1 40 81 86 49 Facsímil: +33 (0)1 40 81 10 65 Correo electrónico: olga.lefevre@equipement.gouv.fr
GAMBIA	The Managing Director Gambia Ports Authority Banjul GAMBIA Teléfono: +220 27266 Facsímil: +220 27268 Télex: 2235 GAMPORTS GV
GRECIA	Ministry of Mercantile Marine Safety of Navigation Division International Relations Department 150 Gr. Lambraki Av. 185 18 Piraeus GRECIA Teléfono: +301 4191188 Facsímil: +301 4128150 Télex: +212022, 212239 YEN GR Correo electrónico: dan@yen.gr

GUYANA	Guyana Maritime Authority/Administration Ministry of Public Works and Communications Building Top Floor Fort Street Kingston Georgetown REPÚBLICA DE GUYANA Teléfono: +592 226 3356 +592 225 7330 +592 226 7842 Facsímil: +592 226 9581 Correo electrónico: MARAD@networksgy.com
INDIA	The Directorate General of Shipping Jahz Bhawan Walchand Hirachand Marg Bombay 400 001 INDIA Teléfono: +91 22 263651 Télex: +DEGESHIP 2813-BOMBAY
INDONESIA	Director of Marine Safety Directorate-General Sea Communication (Department Perhubungan) JI. Merdeka Barat No.8 Jakarta Pusat. INDONESIA Teléfono: +62 381 3269 Facsímil: +62 384 0788
IRÁN	Ports and Shipping Organization 751 Enghelab Avenue Teherán IRÁN Teléfono: +98 21 8809280 a 89 Facsímil: +98 21 8804100 Télex: 212271 BNDR-IR
IRLANDA	The Chief Surveyor Marine Survey Office Department of the Marine 26/27 Eden Quay Dublín 1 IRLANDA Teléfono: +353 187 44900 / 18722045 +353 187 43325 Facsímil: +353 872 4491 Télex: 33358 MSO EI

ISLANDIA	Iceland Maritime Administration Verturvör 2 IS-202 Kópavogur ISLANDIA Teléfono: +354 560 0000 Facsímil: +354 560 0060 Correo electrónico: skrifstofa@vh.is
ISLAS MARSHALL	Office of the Maritime Administrator Maritime Operations Department Republic of the Marshall Islands 11495 Commerce Park Drive Reston, Virginia 20191-1507 EE.UU. Teléfono: +1 703 620 4880 Facsímil: +1 703 476 8522 Télex: 248403 IRI UR Correo electrónico: maritime@register-iri.com
ISRAEL	Shipping and Ports Inspectorate Itzhak Rabin Government Complex Building 2 Pal-Yam 15a Haifa 31999 ISRAEL Teléfono: +972 4 8632080 Facsímil: +972 4 8632118 Correo electrónico: techni@mot.gov.il
ITALIA	Italian Coast Guard Headquarters Viale dell'Arte 16 00144 Roma ITALIA Teléfono: +39 06 5908 4919 Facsímil: +39 06 5908 4918 Correo electrónico: uff1.rep6.cogecap@infrastrutturetrasporti.it
JAMAICA	The Maritime Authority of Jamaica 4th Floor, Dyoll Building 40 Knutsford Boulevard Kingston 5 JAMAICA, W.I. Teléfono: +1 876 929 2201 +1 876 754 7260/5 Télex: +1 876 7256 Correo electrónico: maj@jamaicaships.com Sitio en la Red: www.jamaicaships.com

JAPÓN	Inspection and Measurement Division Maritime Bureau Ministry of Land, Infrastructure and Transport 2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku Tokio JAPÓN Teléfono: +81 3 5253 8639 Facsímil: +81 3 5253 1644 Correo electrónico: MRB_KSK@mlit.go.jp
LETONIA	Maritime Administration of Latvia 5 Trijadibas iela L V-1 048 Riga LETONIA Teléfono: +371 70 62 171 +371 70 62 120 +371 70 62 117 Facsímil: +371 78 60 082
LIBERIA	Office of the Deputy Commissioner of Maritime Affairs, R.L. Technical Division Marine Operations Department c/o Liberian International Ship & Corporate Registry 8619 Westwood Center Drive, Suite 300 Vienna, Virginia, 22182 EE.UU. Teléfono: +1 703 790 3434 Facsímil: +1 703 790 5655 Correo electrónico: info@liscr.com Sitio en la Red: www.liscr.com Office of the Commissioner of Maritime Affairs Bureau of Maritime Affairs, R.L. Tubman Boulevard P.O. Box 10-9042 1000 Monrovia 10 LIBERIA Teléfono: +231 224 604 / 908 Facsímil: +231 226 069
MALASIA	Director Marine Department Peninsular Malaysia P.O. Box 12 42007 Port Kelang Selangor MALASIA Télex: MA 39748

MARRUECOS	Direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes Boulevard EI Hansali Casablanca MARRUECOS Teléfono: +1 212 227 8092 +1 212 222 1931 Télex: 24613 MARIMAR M 22824
MÉXICO	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Secretaría de Comunicaciones y Transportes Nuevo León 210 Piso 3 Colonia Hipódromo Col. Santa Cruz Atoyac D.F.C.P. 06100 MÉXICO Teléfono: +52 55 526 53220 Facsímil: +52 55 557 43902 Correo electrónico: jtlozano@sct.gob.mx
NORUEGA	Norwegian Maritime Directorate Stensberggt. 27 P.O. Box 8123 Dep. 0032 Oslo NORUEGA Teléfono: +47 22 45 45 00 Facsímil: +47 22 56 87 80 Correo electrónico: postmottak@sjofartsdir.no
NUEVA ZELANDIA	Director of Maritime Safety Maritime Safety Authority of New Zealand Level 8 Gen-i Tower P.O. Box 1300 Wellington NUEVA ZELANDIA Teléfono: +64 4 473 0111 +64 4 472 7367 (24 horas) Facsímil: +64 4 473 1300

PAÍSES BAJOS	Ministry of Transport, Public Works and Water Management Directorate-General for Civil Aviation and Freight Transport P.O. Box 20904 2500 EX La Haya PAÍSES BAJOS Teléfono: +31 70 351 6171 Facsímil: +31 70 351 1479 Ministry of Transport, Public Works and Water Management Transport Information Centre P.O. Box 90653 2509 LR La Haya **PAÍSES BAJOS** **TELÉFONO: +31 70 305 2444** Facsímil: +31 70 305 2424 Correo electrónico: vervoerinfo@ivw.nl
PAKISTÁN	Mercantile Marine Department 70/4 Timber Hard N.M. Reclamation Keamari, Post Box No. 4534 Karachi 75620 PAKISTÁN Teléfono: +92 21 2851306 +92 21 2851307 Facsímil: +92 21 4547472 (24 horas) +92 21 4547897 Télex: 29822 DGPS PK (24 horas)
PANAMÁ	Autoridad Marítima de Panamá Edificio 5534 Diablo Heights PO Box 8062 Panamá 7 REPÚBLICA DE PANAMÁ Teléfono: +507 232 5100/5295 Facsímil: +507 232 5527 Correo electrónico: ampadmon@amp.gob.pa Sitio en la Red: www.amp.gob.pa
PAPUA NUEVA GUINEA	First Assistant Secretary Department of Transport Division of Marine P.O. Box 457 Konedobu PAPUA NUEVA GUINEA (PNG) Teléfono: +675 211866 Télex: 22203

PERÚ	Dirección General de Capitanías y Guardacostas Marina de Guerra del Perú Constitución 150 Callao PERÚ Teléfono: +51-1-4200162 Facsímil: +51-1-4690505 Télex: 26042 PE DICAPI 26069 PE COSCTAL
POLONIA	Ministry of Transport and Maritime Economy Department of Maritime and Inland Waters Administration ul. Chalubińskiego 4/6 00-928 Varsovia POLONIA Teléfono: +48 22 6 211 448 Facsímil: +48 22 6 288 515 Télex: 816651 PKL PL
PORTUGAL	Direcçao-Geral de Navegaçao e dos Transportes Maritimos Praça Luis de Camoes, 22 -2°Dto 1200 Lisboa PORTUGAL Teléfono: +351 1 373821 Facsímil: +351 1 373826 Télex: 16753 SEMM PO
REINO UNIDO	Maritime and Coastguard Agency Bay 2/21 Spring Place 105 Commercial Road Southampton SO15 1EG REINO UNIDO Teléfono: +44 23 8032 9182 / 100 Facsímil: +44 23 8032 9204 Correo electrónico: dangerous.goods@mcga.gov.uk
REPÚBLICA CHECA	Ministry of Transport of the Czech Republic Navigation and Waterways Division Nábr. L.. Svobody 12 110 15 Praha 1 REPÚBLICA CHECA Teléfono: +42 (0)2 230 312 25 Facsímil: +42 (0)2 248 105 96 Télex: +42 (0)2 12 10 96 Domi C

REPÚBLICA DE COREA	Maritime Safety Policy Division Maritime Safety Bureau Ministry of Maritime Affairs and Fisheries 140-2 Gye-Dong, Jongno-Gu, Seúl, 110-793 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 2 3674 6312 Facsímil: +82 2 3674 6317
SAMOA AMERICANA	Silila Patane Harbour Master Port Administration Pagopago American Samoa SAMOA AMERICANA 96799
SINGAPUR	Maritime and Port Authority of Singapore Shipping Division 21st Storey PSA Building 460 Alexandra Road SINGAPUR 119963 Teléfono: +65 375 1931/6223/1600 Facsímil: +65 375 6231 Correo electrónico: shipping@mpa.gov.sg
SUDÁFRICA	South African Maritime Safety Authority P.O. Box 13186 Hatfield 0028 Pretoria SUDÁFRICA Teléfono: +27 12 342 3049 Facsímil: +27 12 342 3160 South African Maritime Safety Authority Hatfield Gardens, Block E (Ground Floor) Corner Arcadia and Grosvenor Street Hatfield 0083 Pretoria SUDÁFRICA
SUECIA	Swedish Maritime Administration Maritime Safety Inspectorate Ship Technical Division SE-601 78 Norrköping SUECIA Teléfono: +46 11 191000 Facsímil: +46 11 239934 Correo electrónico: inspektion@sjofartsverket.se

SUIZA	Office suisse de la navigation maritime Nauenstrasse 49 P.O. Box CH-4002 Basilea SUIZA Teléfono: +41 61 27091 20 Facsímil: +41 61 270 91 29 Correo electrónico: dv-ssa@eda.admin.ch
TAILANDIA	Ministry of Transport and Communications Ratchadamnoen-Nok Avenue Bangkok 10100 TAILANDIA Teléfono: +66 2 2813422 Facsímil: +66 2 2801714 Télex: 70000 MINOCOM TH
TÚNEZ	Direction Générale de la Marine Marchande 24, Avenue de la République 1001 Tunis TÚNEZ Teléfono: +216 1 1 259117 Facsímil: +216 1 1 354244 Télex: 15131 MAR MAR TN
URUGUAY	Prefectura del Puerto de Montevideo Rambla 25 de Agosto de 1825 S/N Montevideo URUGUAY Teléfono: +598 2 960123 +598 2 960022 Télex: 23929 COMAPRE-UY
VANUATU	Commissioner of Maritime Affairs Vanuatu Maritime Authority P.O Box 320 Port Vila VANUATU Teléfono: +00 678 23128 Facsímil: +00 678 22949 Correo electrónico: vma@vanuatu.com.vu
Miembro Asociado HONG KONG (CHINA)	The Director of Marine Marine Department GPO Box 4155 HONG KONG (CHINA) Teléfono: +852 2852 3085 Facsímil: +852 2815 8596 Télex: 64553 MARHQ HX

APÉNDICE A

En el cuadro de la Clase 6.2, modifíquese el nombre de expedición de modo que diga: "SUSTANCIAS BIOLÓGICAS, CATEGORÍA B".

En el cuadro de la Clase 8, modifíquese el nombre de expedición correspondiente al Nº ONU 1740, de modo que diga: "HIDROGENODIFLUORURO SÓLIDO, N.E.P.", y añádase una nueva entrada bajo entradas específicas, que diga lo siguiente: "8", "6.1", "3471", "HIDROGENODIFLUORURO EN SOLUCIÓN, N.E.P.".

ÍNDICE

Suprímanse las entradas correspondientes a "1,4-Benzenodiol", "p-Dihidroxibenceno", "Hidroquinol", "HIDROQUINONA SÓLIDA", "Quinol" e "HIDROQUINONA EN SOLUCIÓN".

Suprímanse todas las entradas correspondientes a los N^{os} ONU 1014, 1015, 1979, 1980, 1981, 2600 y 3435.

Modifíquense los nombres de expedición de los N^{os} ONU 1143, 1740, 1779, 1848, 2823, 3245 y 3373.

Añádanse entradas correspondientes a los N^{os} ONU 3412 (dos entradas según la concentración de ácido), 3463, 3469, 3470, 3471, 3472 y 3473.

En la columna (2) de la entrada correspondiente a "*orto*-Aminoanisol, véase", sustitúyase "P" por "-"

Esta enmienda no afecta al texto español.

En la columna (2) de la entrada correspondiente a "BUTANODIONA", suprímase "P".

Esta enmienda no afecta al texto español.

Suprímase la entrada correspondiente a "Cloruro de cobre en solución".

Esta enmienda no afecta al texto español.

Esta enmienda no afecta al texto español.

En la columna (2) de la entrada correspondiente a "NITRITO DE DICICLOHEXILAMONIO", sustitúyase "P" por "-".

En la entrada correspondiente a "Difluroetano y diclorodifluorometano, en mezcla azeotrópica con aproximadamente un 74% de diclorodifluorometano, véase DICLORODIFLUOROMETANO y DIFLUROETANO EN MEZCLA AZEOTRÓPICA" sustitúyase "y" por "Y".

Esta enmienda no afecta al texto español.

En la columna (2) de las entradas correspondientes a "FIBRAS DE ORIGEN VEGETAL con aceite" y "FIBRAS DE ORIGEN ANIMAL con aceite", insértese "N.E.P.".

En la columna (2) de la entrada correspondiente a "PERÓXIDO ORGÁNICO SÓLIDO, TIPO B, CON TEMPERATURA REGULADA", sustitúyase "●" por "-".

Esta enmienda no afecta al texto español.

En la columna (2) de la entrada correspondiente a "SÓLIDO COMBURENTE, INFLAMABLE, N.E.P.", sustitúyase "-" por "●".

En la columna (2) de la entrada correspondiente a "SÓLIDO QUE EXPERIMENTA CALENTAMIENTO ESPONTÁNEO, COMBURENTE, N.E.P.", sustitúyase "-" por "●".

Sustitúyase "1,2-PROPILENDIAMINAS" por "1,2-PROPILENDIAMINA".

En la columna (2) de la entrada correspondiente a "SÓLIDO, QUE EXPERIMENTA CALENTAMIENTO ESPONTÁNEO, COMBURENTE N.E.P." sustitúyase "-" por "●".

Suprímase la entrada correspondiente a "Aleaciones de sodio (líquidas), véase también ALEACIONES DE POTASIO Y SODIO".

En la columna (2) de la entrada correspondiente a "SÓLIDO QUE REACCIONA CON EL AGUA, COMBURENTE, N.E.P.", sustitúyase "-" por "●".

***

ANEXO 6

RESOLUCIÓN MSC.206(81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.98(73), mediante la cual adoptó el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (en adelante denominado "el Código SSCI"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del artículo VIII b) y de la regla II-2/3.22 del Convenio, relativos a los procedimientos de enmienda del Código SSCI,

HABIENDO EXAMINADO en su 81º periodo de sesiones enmiendas al Código SSCI, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código SSCI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2010, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2010, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

CAPÍTULO 5
SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS POR GAS

El texto actual del capítulo 5 se sustituye por el siguiente:

"1 Ámbito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas fijos de extinción de incendios por gas prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 *Generalidades*

2.1.1 Agente extintor de incendios

2.1.1.1 Cuando se necesite que el agente extintor proteja más de un espacio, no hará falta que la cantidad del agente extintor disponible sea mayor que la máxima prescrita para cualquiera de los espacios así protegidos. El sistema estará provisto de válvulas de control que normalmente permanezcan cerradas, dispuestas para dirigir el agente al espacio apropiado.

2.1.1.2 El volumen de los depósitos de aire comprimido para el arranque, convertido en volumen de aire libre, se agregará al volumen total del espacio de máquinas al calcular la cantidad necesaria de agente extintor de incendios. También se podrá instalar una tubería de descarga desde las válvulas de seguridad que conduzca directamente al aire libre.

2.1.1.3 Se proveerán medios para que la tripulación pueda comprobar sin riesgos la cantidad de agente extintor de incendios que hay en los recipientes.

2.1.1.4 Los recipientes de almacenamiento del agente extintor de incendios, las tuberías y los correspondientes accesorios sometidos a presión se proyectarán de conformidad con códigos de prácticas sobre recipientes a presión que la Administración juzgue aceptables, habida cuenta de su ubicación y de la temperatura ambiente máxima que quepa esperar en servicio*.

---

* Publicación ISO – 9809/1: *Refillable seamless steel gas cylinders (design, construction and testing);*
ISO - 3500*: Seamless steel CO_2 cylinders. For fixed fire-fighting installations on ships, specifying the principal external dimensions, accessories, filling ratio and marking for seamless steel CO_2 cylinders used in fixed fire-fighting installations on ships, in order to facilitate their interchange ability;*
ISO - 5923*: Fire protection - Fire-extinguishing media - Carbon dioxide;*
ISO - 13769*: Gas cylinders - Stamp marking;*
ISO - 6406*: Periodic inspection and testing of seamless steel gas cylinders;*
ISO - 9329*, part 1: Seamless steel tubes for pressure purposes - Technical delivery conditions - Part 1: Unalloyed steels with specified room temperature properties;*
ISO - 9329*, part 2: Seamless steel tubes for pressure purposes - Technical delivery conditions - Part 2: Unalloyed and alloyed steels with specified elevated temperature properties;*
ISO - 9330*, part 1: Welded steel tubes for pressure purposes - Technical delivery conditions - Part 1: Unalloyed steel tubes with specified room temperature properties;*
ISO - 9330*, part 2: Welded steel tubes for pressure purposes - Technical delivery conditions - Part 2: Electric resistance and induction welded unalloyed and alloyed steel tubes with specified elevated temperature properties.*

2.1.2 Prescripciones relativas a la instalación

2.1.2.1 La disposición del sistema de tuberías de distribución del agente extintor de incendios y el emplazamiento de las boquillas de descarga serán tales que se logre una distribución uniforme del agente extintor. Se realizarán cálculos de flujo del sistema siguiendo un método de cálculo que sea aceptable para la Administración.

2.1.2.2 Salvo cuando la Administración autorice otra cosa, los recipientes a presión prescritos para el almacenamiento de un agente extintor de incendios que no sea vapor estarán situados fuera de los espacios protegidos, de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/10.4.3 del Convenio.

2.1.2.3 Las piezas de respeto para el sistema estarán almacenadas a bordo y serán satisfactorias a juicio de la Administración.

2.1.2.4 En las tuberías en los que la disposición de las válvulas introduzca secciones de tuberías cerradas, dichas secciones tendrán una válvula de desahogo y la salida de la válvula terminará en la cubierta expuesta.

2.1.2.5 Todas las tuberías, accesorios y boquillas de descarga instaladas en los espacios protegidos se fabricarán con materiales cuya temperatura de fusión sea superior a 925°C. Las tuberías y el equipo conexo deberán tener un soporte adecuado.

2.1.2.6 Se instalará un accesorio en las tuberías de descarga para permitir la realización de la prueba de la libre circulación del aire estipulada en el párrafo 2.2.3.1.

2.1.3 Prescripciones relativas al control del sistema

2.1.3.1 Las tuberías de distribución del agente extintor de incendios a los espacios protegidos llevarán válvulas de control marcadas de modo que quede claramente indicado a qué espacios llegan las tuberías. Se tomarán las medidas necesarias para impedir la descarga involuntaria del agente extintor en estos espacios. Cuando un espacio de carga provisto de un sistema de extinción de incendios por gas se utilice como espacio para pasajeros, la conexión de gas quedará bloqueada mientras se haga tal uso del espacio. Las tuberías podrán atravesar espacios de alojamiento a condición de que tengan un espesor considerable y se haya verificado su estanquidad mediante una prueba de presión con una carga hidrostática no inferior a 5 N/mm^2 después de haber sido instaladas. Además, todas las tuberías que atraviesen zonas de alojamiento estarán unidas únicamente por soldadura y no tendrán desagües u otras aberturas dentro de tales espacios. Las tuberías no atravesarán espacios refrigerados.

2.1.3.2 Se proveerán los medios necesarios para que una señal audible y visual automática indique la descarga del agente extintor de incendios en los espacio de carga rodada y otros espacios en los que habitualmente haya personal trabajando o a los que éste tenga acceso. Las alarmas audibles estarán situadas de forma que puedan oírse en todo el espacio protegido cuando estén todas las máquinas funcionando y deberán distinguirse de otras alarmas audibles ajustando la presión acústica o el ritmo). La alarma previa a la descarga se activará automáticamente (por ejemplo, al abrir la puerta

del dispositivo de descarga). La alarma sonará durante un tiempo suficiente para evacuar el espacio y, en cualquier caso, 20 segundos por lo menos antes de que se produzca la descarga del agente extintor. No obstante, en los espacios de carga tradicionales y en los espacios pequeños (tales como cámaras de compresores, pañoles de pinturas, etc.) en que sólo se vaya a producir una descarga local, no es necesario contar con tal alarma automática.

2.1.3.3 Los medios de control de todo sistema fijo de extinción de incendios por gas serán fácilmente accesibles y de accionamiento sencillo, y estarán agrupados en el menor número posible de puntos y en emplazamientos no expuestos a quedar aislados por un incendio que se declare en el espacio protegido. En cada uno de estos puntos habrá instrucciones claras relativas al funcionamiento del sistema, en las que se tenga presente la seguridad del personal.

2.1.3.4 No se permitirá la descarga automática del agente extintor de incendios, salvo que la autorice la Administración.

2.2 *Sistemas de anhídrido carbónico*

2.2.1 Cantidad de agente extintor de incendios

2.2.1.1 En los espacios de carga, la cantidad disponible de anhídrido carbónico será suficiente, salvo que se disponga otra cosa, para liberar un volumen mínimo de gas igual al 30% del volumen bruto del mayor de los espacios de carga que se deba proteger en el buque.

2.2.1.2 En los espacios de máquinas, la cantidad disponible de anhídrido carbónico será suficiente para liberar un volumen mínimo de gas igual al mayor de los volúmenes siguientes:

.1 el 40% del volumen bruto del mayor espacio de máquinas así protegido, excluido el volumen de la parte del guardacalor situada encima del nivel en que el área horizontal del guardacalor es igual o inferior al 40% de la zona horizontal del espacio considerado, medida a la mitad de la distancia entre la parte superior del tanque y la parte más baja del guardacalor; o

.2 el 35% del volumen bruto del mayor espacio de máquinas así protegido, comprendido el guardacalor.

2.2.1.3 Los porcentajes especificados en el párrafo 2.2.1.2 *supra* se podrán reducir a1 35% y al 30%, respectivamente, en los buques de carga de arqueo bruto inferior a 2 000 cuando se considere que dos o más espacios de máquinas que no estén completamente separados entre sí constituyen un solo espacio.

2.2.1.4 A los efectos del presente párrafo, el volumen de anhídrido carbónico libre se calculará a razón de 0,56 m^3/kg.

2.2.1.5 En los espacios de máquinas, el sistema fijo de tuberías será tal que en un plazo de dos minutos pueda descargar el 85% del gas dentro del espacio considerado.

2.2.2 Mandos

Los sistemas de anhídrido carbónico cumplirán las prescripciones siguientes:

.1 se instalarán dos mandos separados para la descarga de anhídrido carbónico en un espacio protegido y para garantizar la activación de la alarma. Un mando se utilizará para abrir la válvula de las tuberías que conducen el gas hacia el espacio protegido y el otro se utilizará para descargar el gas de las botellas. Se proporcionarán medios positivos, de manera que sólo puedan accionarse en el orden descrito; y

.2 los dos mandos estarán situados dentro de una caja de descarga en la que se indique claramente el espacio al que corresponda. Si la caja que contiene los mandos debe estar cerrada con llave, ésta se dejará en un receptáculo con tapa de vidrio que pueda romperse, colocado de manera bien visible junto a la caja.

2.2.3 Prueba de la instalación

Tras instalar el sistema, comprobar su funcionamiento a presión e inspeccionarlo, se lo someterá a:

.1 una prueba de libre circulación de aire por todas las tuberías y boquillas; y

.2 una prueba de funcionamiento del equipo de alarma.

2.2.4 Sistemas de CO_2 de baja presión

Cuando se instale un sistema de CO_2 de baja presión para cumplir lo dispuesto en la presente regla, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:

2.2.4.1 Los dispositivos de mando del sistema y la instalación de refrigeración se colocarán en la misma sala en la que se almacenen los recipientes a presión.

2.2.4.2 La cantidad nominal de anhídrido carbónico líquido se almacenará en un recipiente o recipientes a una presión de trabajo comprendida [en la gama de] [entre] 1,8 a 2,2 N/mm^2. La carga líquida normal del contenedor se limitará de forma que quede suficiente espacio para el vapor a fin de permitir la expansión del líquido con las temperaturas de almacenamiento máximas que puedan obtenerse según el tarado de las válvulas de desahogo de presión, y no excederá del 95% de la capacidad volumétrica del recipiente.

2.2.4.3 Se proveerán los siguientes medios:

.1 manómetro;

.2 alarma de alta presión: con un valor no superior al del tarado de la válvula de desahogo;

.3 alarma de baja presión: con un valor no inferior a 1,8 N/mm^2;

.4 tuberías ramificadas con válvulas de cierre para el llenado del recipientes

.5 tuberías de descarga;

.6 indicador del nivel de CO_2 líquido, instalado en el recipiente o recipientes; y

.7 dos válvulas de seguridad.

2.2.4.4 Las dos válvulas de desahogo de seguridad se instalarán de forma que pueda cerrarse una de ellas mientras la otra se conecta al recipiente. El tarado de las válvulas de desahogo no será inferior a 1,1 veces la presión de trabajo. La capacidad de cada válvula será tal que los vapores que se generen en caso de incendio puedan descargarse con un incremento de la presión que no sobrepase el 20% de la presión de tarado. La descarga procedente de las válvulas de seguridad debe dirigirse a un espacio abierto.

2.2.4.5 El recipiente o recipientes y las tuberías de salida permanentemente llenas de anhídrido carbónico estarán provistos de un aislamiento térmico que impida el funcionamiento de la válvula de seguridad antes de que hayan transcurrido 24 horas desde la desactivación de la instalación, a una temperatura ambiente de 45ºC y una presión inicial igual a la presión a la que entre en funcionamiento la instalación de refrigeración.

2.2.4.6 El recipiente o recipientes dispondrán de dos instalaciones de refrigeración automatizadas, totalmente independientes y de uso exclusivo para tal fin, compuesta cada de un compresor y el motor primario, evaporador y condensador pertinentes.

2.2.4.7 La capacidad de refrigeración y el control automático de cada instalación serán tales que permitan mantener la temperatura necesaria en condiciones de funcionamiento continuo durante 24 horas, con temperaturas de hasta 32ºC en el mar y 45ºC en el aire ambiente.

2.2.4.8 Cada instalación eléctrica de refrigeración estará alimentada por las barras colectoras del cuadro de distribución principal mediante un cable de alimentación separado.

2.2.4.9 El abastecimiento de agua de enfriamiento a la instalación de refrigeración (cuando sea necesario) se efectuará mediante dos bombas de circulación, como mínimo, utilizándose una de ellas como bomba de reserva. Esta última puede ser una bomba que se utilice para otros fines, siempre que su empleo para la función de enfriamiento no interfiera con ningún otro servicio esencial del buque. El agua de enfriamiento se

obtendrá mediante, como mínimo, dos tomas de mar preferentemente situadas una a babor y otra a estribor.

2.2.4.10 Como medida de seguridad, se instalarán dispositivos de desahogo en cada sección de la tubería que pueda aislarse con válvulas de cierre y en las que la presión de cualquiera de sus elementos pueda sobrepasar la presión de proyecto.

2.2.4.11 Las alarmas audibles y visuales se activarán en un puesto de mando central, o en los lugares indicados en la regla II-1/51 del Convenio si no hay puesto de mando central, cuando:

.1 la presión en el recipiente o recipientes llegue a sus valores inferior o superior, según lo indicado en el párrafo 2.2.4.2;

.2 no funcione alguna de las instalaciones de refrigeración; o

.3 el líquido de los recipientes llegue al nivel más bajo permitido.

2.2.4.12 Si el sistema abastece a más de un espacio se proveerán los medios necesarios para controlar las cantidades de CO_2 que se descarguen; por ejemplo, temporizador automático o indicadores de nivel precisos, situados en el puesto o puestos de mando.

2.2.4.13 Si se instala un dispositivo que regule automáticamente la descarga de la cantidad nominal de anhídrido carbónico en los espacios protegidos, también será posible regular la descarga manualmente.

2.3 *Prescripciones relativas a los sistemas de vapor*

La caldera o calderas disponibles para suministrar vapor producirán una evaporación de 1 kg de vapor por hora como mínimo por cada 0,75 m^3 del volumen total del mayor de los espacios así protegidos. Además de cumplir las prescripciones anteriores, los sistemas se ajustarán en todos los aspectos a lo que determine la Administración y del modo que ésta juzgue satisfactorio.

2.4 *Sistemas a base de productos gaseosos procedentes del combustible utilizado*

2.4.1 Generalidades

Si en el buque se produce un gas distinto del anhídrido carbónico o del vapor, según se establece en el párrafo 2.3, y si dicho gas se utiliza como agente extintor, el sistema cumplirá lo dispuesto en el párrafo 2.4.2.

2.4.2 Prescripciones relativas a los sistemas

2.4.2.1 Productos gaseosos

El gas será un producto gaseoso procedente del combustible utilizado cuyo contenido de oxígeno, monóxido de carbono, elementos corrosivos y elementos combustibles sólidos no exceda del límite admisible.

2.4.2.2 Capacidad de los sistemas de extinción de incendios

2.4.2.2.1 Cuando se utilice este gas como agente extintor en un sistema fijo de extinción de incendios para proteger espacios de máquinas, la protección que proporcione será equivalente a la de un sistema fijo que utilice anhídrido carbónico como agente.

2.4.2.2.2 Cuando se utilice este gas como agente extintor en un sistema fijo de extinción de incendios para proteger espacios de carga, la cantidad disponible de dicho gas será suficiente para liberar, cada hora, y durante un periodo de 72 horas, un volumen igual al 25%, como mínimo del volumen bruto del mayor de los espacios así protegidos.

2.5 *Sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes, para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga*

Los sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes a los especificados en los párrafos 2.2 a 2.4 serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*"

***

* Véanse las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes a los indicados en el Convenio SOLAS 1974 para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (circular MSC/Circ.848) y las Directrices para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios a base de aerosoles equivalentes a los sistemas fijos de extinción de incendios a base de gas indicados en el Convenio SOLAS 1974, para los espacios de máquinas (circular MSC/Circ.1007).

ANEXO 7

RESOLUCIÓN MSC.207(81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.48(66), mediante la cual adoptó el Código internacional de dispositivos de salvamento (en adelante denominado "el Código IDS"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo III del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en delante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA ASIMISMO del artículo VIII b) y de la regla III/3.10 del Convenio, relativos a los procedimientos de enmienda del Código IDS,

HABIENDO EXAMINADO en su 81º periodo de sesiones enmiendas al Código IDS propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código IDS cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero 2010, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2010, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)

CAPÍTULO I
GENERALIDADES

1 Se sustituye el apartado .2 actual del párrafo 1.2.2 por el texto siguiente:

".2 no sufrirán daños mientras vayan estibados a temperaturas del aire comprendidas entre -30ºC y +65ºC y, si se trata de dispositivos individuales de salvamento, a menos que se indique lo contrario, podrán seguir funcionando con temperaturas del aire comprendidas entre -15ºC y +40ºC;"

2 Se sustituye el apartado .6 actual del párrafo 1.2.2 por el texto siguiente:

".6 serán de color naranja internacional o de color naranja rojizo intenso o de un color comparable muy visible en todas las partes en que ello pueda contribuir a su detección en el mar;"

CAPÍTULO II
DISPOSITIVOS INDIVIDUALES DE SALVAMENTO

3 En el párrafo 2.1.1.7 se sustituye la expresión "suficiente para accionar dicho mecanismo de suelta rápida" por "no inferior a 4 kg".

4 En el párrafo 2.1.3 se traslada la palabra "y" del final del apartado .4 al final del apartado .5, y se añade el siguiente nuevo apartado .6:

".6 estarán provistas de un mecanismo de suelta rápida que accionará y activará automáticamente la señal y las luces de encendido automático correspondientes de un aro salvavidas cuya masa no exceda de 4 kg."

5 Se sustituye la sección 2.2 por la siguiente:

"**2.2 Chalecos salvavidas**

2.2.1 *Prescripciones generales aplicables a los chalecos salvavidas*

2.2.1.1 Los chalecos salvavidas no se quemarán ni seguirán fundiéndose tras haber estado totalmente envueltos en llamas durante dos segundos.

2.2.1.2 Los chalecos salvavidas se proporcionarán en tres tallas, de acuerdo con lo indicado en el cuadro 2.1. Si un chaleco salvavidas sirve para dos tallas, esas dos tallas podrán marcarse en el chaleco pero sin divisiones. Los chalecos salvavidas se marcarán con el peso o la altura del usuario o con ambos, con arreglo al cuadro 2.1.

Cuadro 2.1 - Criterios para determinar la talla de los chalecos salvavidas

Marcado del chaleco salvavidas	**Bebé**	**Niño**	**Adulto**
Talla del usario:			
Peso (kg)	menos de 15	15 o más, pero menos de 43	43 o más
Altura (cm)	menos de 100	100 o más, pero menos de 155	155 o más

2.2.1.3 Si los chalecos salvavidas para adultos no están proyectados para que los lleven personas que pesen hasta 140 kg y que tengan un contorno de pecho de hasta 1 750 mm, se dispondrá de accesorios adecuados que permitan ajustarlos a tales personas.

2.2.1.4 El comportamiento en el agua de un chaleco salvavidas se evaluará comparándolo con el de un chaleco salvavidas estándar de tamaño adecuado de referencia, es decir, el dispositivo de prueba de referencia (DPR), que cumpla las recomendaciones de la Organización*.

2.2.1.5 Los chalecos salvavidas para adultos estarán fabricados de modo que:

.1 al menos un 75% de las personas que no estén familiarizadas en absoluto con ellos puedan ponérselos correctamente en 1 minuto como máximo, sin ayuda, orientación o demostración previa;

.2 después de una demostración, todas las personas puedan ponérselos correctamente en 1 minuto como máximo sin ayuda;

.3 sea evidente que solo se pueden poner de una manera o al revés y, si se ponen incorrectamente, no pueden lesionar a las personas que los lleven puestos;

.4 el sistema de sujeción de los chalecos salvavidas a las personas cuenta con medios rápidos y eficaces de cierre, que no requieren nudos;

.5 sean cómodos de llevar; y

* Véase la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), enmendada.

.6 las personas que los lleven puestos puedan saltar al agua desde una altura de 4,5 m como mínimo sujetando el chaleco salvavidas, y desde una altura de 1 m como mínimo con los brazos sobre la cabeza, sin sufrir lesiones y sin que los chalecos o sus accesorios se descoloquen o sufran daños.

2.2.1.6 Cuando se sometan a prueba de conformidad con las recomendaciones de la Organización con 12 personas como mínimo, los chalecos salvavidas para adultos tendrán flotabilidad y estabilidad suficientes en agua dulce tranquila para:

.1 mantener la boca de una persona agotada o inconsciente a una altura media no inferior al promedio indicado en el DPR para adultos;

.2 dar la vuelta en el agua al cuerpo de una persona inconsciente que esté boca abajo, hasta que la boca quede fuera del agua en un tiempo medio no superior al del DPR, sin que el número de personas a las que su chaleco salvavidas no haya dado vuelta exceda el del correspondiente al DPR;

.3 inclinar el cuerpo hacia atrás, desde la posición vertical, con un ángulo medio del torso no inferior al del DPR menos 5º;

.4 levantar la cabeza sobre la horizontal respecto de un ángulo medio de inclinación hacia arriba (de la cabeza) no inferior al del DPR menos 5º; y

.5 colocar a una persona en una posición estable boca arriba, después de haber estado ésta desestabilizada al flotar en la posición fetal.*

2.2.1.7 Los chalecos salvavidas para adultos permitirán que las personas que los lleven naden una distancia corta y suban a una embarcación de supervivencia.

2.2.1.8 Los chalecos salvavidas para niños o para bebés tendrán el mismo comportamiento que el de los de adultos, con la salvedad de que:

.1 se permitirá ayudar a ponerse el chaleco salvavidas en el caso de los niños pequeños y los bebés;

.2 en lugar del DPR para adultos se utilizará el DPR para niños o bebés correspondiente; y

.3 se podrá ayudar a subir a una embarcación de supervivencia a los usuarios, pero su movilidad no se verá en mayor medida que el DPR para el tamaño correspondiente.

---

* Véanse la ilustración de la página 11 de la Guía de bolsillo para la supervivencia en aguas frías de la OMI y la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), enmendada.

2.2.1.9 Salvo por lo que respecta a la flotabilidad y a la capacidad de autoadrizamiento, las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas para bebés podrán ser menos estrictas, si es necesario, a fin de:

.1 facilitar el salvamento del bebé a la persona a cargo;

.2 permitir que el bebé esté sujeto a la persona a cargo y contribuir a mantenerlo cerca de ella;

.3 mantener al bebé seco, sin obstrucción de sus vías respiratorias;

.4 proteger al bebé contra golpes y movimientos bruscos durante la evacuación; y

.5 permitir que la persona a cargo pueda supervisar y controlar la pérdida de calor del bebé.

2.2.1.10 Además de las marcas prescritas en el párrafo 1.2.2.9, los chalecos salvavidas para niños o bebés irán marcados con:

.1 las tallas de acuerdo con lo indicado en el párrafo 2.2.1.2; y

.2 el signo de "chaleco salvavidas para bebé" o de "chaleco salvavidas para niños" adoptado por la Organización.*

2.2.1.11 La flotabilidad del chaleco salvavidas no se reducirá en más de un 5% después de estar el chaleco inmerso 24 h en agua dulce.

2.2.1.12 La flotabilidad de un chaleco salvavidas no dependerá de la utilización de materiales granulados sueltos.

2.2.1.13 Cada chaleco salvavidas irá provisto de medios para sujetar una luz según se especifica en el párrafo 2.2.3, de modo que pueda cumplir lo prescrito en los párrafos 2.2.1.5.6 y 2.2.3.1.3.

2.2.1.14 Cada chaleco salvavidas llevará un silbato firmemente sujeto con una rabiza.

2.2.1.15 Las luces y silbatos de los chalecos salvavidas se elegirán y sujetarán al chaleco salvavidas de modo que su funcionamiento no se vea afectado cuando se utilicen conjuntamente.

2.2.1.16 El chaleco salvavidas irá provisto de una rabiza u otro medio zafable y flotante para poder engancharse al chaleco salvavidas que lleve puesto otra persona en el agua.

---

* Véanse los Signos relacionados con los dispositivos y medios de salvamento, adoptados por la Organización mediante la resolución A.760(18), enmendada.

2.2.1.17 El chaleco salvavidas irá provisto de medios adecuados para permitir que el personal encargado del rescate pueda sacar a la persona del agua e izarla a una balsa salvavidas o bote de rescate.

2.2.2 *Chalecos salvavidas inflables*

Todo chaleco salvavidas que para flotar tenga que estar inflado, tendrá por lo menos dos compartimientos distintos, cumplirá lo prescrito en el párrafo 2.2.1 y:

.1 se inflará automáticamente al sumergirse, estará provisto de un dispositivo que permita inflarlo con un solo movimiento de la mano, y cada uno de sus compartimientos podrá inflarse soplando;

.2 en caso de pérdida de la flotabilidad de uno cualquiera de los compartimientos, seguirá cumpliendo lo prescrito en los párrafos 2.2.1.5, 2.2.1.6 y 2.2.1.7; y

.3 cumplirá lo prescrito en el párrafo 2.2.1.11 después de haber sido inflado por medio del mecanismo automático.

2.2.3 *Luces de los chalecos salvavidas*

2.2.3.1 Toda luz de chaleco salvavidas:

.1 tendrá una intensidad lumínica de 0,75 cd como mínimo en todas las direcciones del hemisferio superior;

.2 tendrá una fuente de energía que pueda dar una intensidad lumínica de 0,75 cd durante 8 h por lo menos;

.3 será visible en un segmento tan amplio como sea posible del hemisferio superior cuando vaya unida al chaleco salvavidas; y

.4 será de color blanco.

2.2.3.2 Si la luz mencionada en el párrafo 2.2.3.1 es una luz de destellos, además:

.1 estará provista de un conmutador manual; y

.2 emitirá destellos a un ritmo de 50 como mínimo y 70 como máximo por minuto, con una intensidad lumínica eficaz de 0,75 cd como mínimo."

6 Esta enmienda no afecta al texto español.

7 El apartado .1 actual del párrafo 2.3.1.1 se sustituye por el siguiente:

".1 sea posible desempaquetarlos y ponérselos sin ayuda en 2 min como máximo, teniendo en cuenta las otras prendas* que haya que ponerse, el chaleco salvavidas, si el traje de inmersión se tiene que llevar con chaleco salvavidas para cumplir lo dispuesto en el párrafo 2.3.1.2, y el inflado de cualquier cámara que deba inflarse con la boca;"

8 El actual apartado .3 del párrafo 2.3.1.1 se sustituye por el siguiente:

".3 cubran todo el cuerpo menos la cara, con la salvedad de que las manos podrán cubrirse con guantes separados, que estén permanentemente unidos al traje;"

9 El párrafo 2.3.1.2 actual se sustituye por el siguiente:

"2.3.1.2 Un traje de inmersión que se lleve solo o junto con un chaleco salvavidas cuando así sea necesario, tendrá flotabilidad y estabilidad suficientes en agua dulce tranquila para:

.1 mantener la boca de una persona agotada o inconsciente a 120 mm como mínimo de distancia por encima del agua; y

.2 permitir que la persona que tenga puesto el traje cambie de una posición boca abajo a una posición boca arriba en no más de 5 s."

10 En el párrafo 2.3.1.3.3 se sustituye la expresión "quede descolocado o sufra daños" por "o sus accesorios se descoloquen o sufran daños ".

11 En el párrafo 2.3.1.4 se sustituye "2.2.1.8" por "2.2.1.14".

12 Después del actual párrafo 2.3.1.4 se añaden los siguientes nuevos párrafos 2.3.1.5 y 2.3.1.6:

"2.3.1.5 Un traje de inmersión que pueda flotar y que haya sido concebido para ser utilizado sin chaleco salvavidas deberá estar dotado de una rabiza u otro medio adecuado zafable y flotante para engancharse al chaleco salvavidas que lleve puesto otra persona en el agua.

2.3.1.6 Un traje de inmersión que pueda flotar y que haya sido concebido para ser utilizado sin chaleco salvavidas irá provisto de medios adecuados para permitir que el personal encargado del rescate pueda sacar a la persona del agua e izarla a una balsa salvavidas o bote de rescate."

---

* Véase el párrafo 3.1.3 de la Recomendación sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.81(70), enmendada.

13 El actual párrafo 2.3.1.5 se sustituye por el siguiente:

"2.3.1.7 Si el traje de inmersión se tiene que llevar con chaleco salvavidas, éste se llevará por encima del traje de inmersión. Las personas que lleven un traje de inmersión deberán poder ponerse un chaleco salvavidas sin ayuda. El traje de inmersión estará marcado para indicar que se debe llevar puesto con un chaleco salvavidas compatible."

14 Se añade el nuevo párrafo 2.3.1.8 siguiente:

"2.3.1.8 La flotabilidad del chaleco salvavidas no se reducirá en más de un 5% después de estar el chaleco inmerso 24 h en agua dulce y no dependerá de la utilización de materiales granulados sueltos."

15 Se suprime el párrafo 2.3.3 actual.

16 Esta enmienda no afecta al texto español.

17 El actual apartado .3 del párrafo 2.4.1.1 se sustituye por el siguiente:

".3 cubran todo el cuerpo salvo, cuando la Administración lo autorice, los pies; las manos y la cabeza podrán protegerse con guantes separados y una capucha que estén permanentemente unidos al traje;"

18 Se suprime el párrafo 2.4.1.2 actual y los párrafos 2.4.1.3 y 2.4.1.4 pasan a ser los párrafos 2.4.1.2 y 2.4.1.3, respectivamente.

19 En el apartado .2 del párrafo que tiene ahora el número 2.4.1.2 se sustituye la expresión "se descoloque o sufra daños" por "o sus accesorios se descoloquen o sufran daños".

20 El párrafo que tiene ahora el número 2.4.1.3 se sustituye por el siguiente:

"2.4.1.3 El traje de protección contra la intemperie estará provisto de una luz que cumpla lo prescrito en el párrafo 2.2.3, de modo tal que pueda satisfacer lo dispuesto en los párrafos 2.2.3.1.3 y 2.4.1.2.2, y del silbato prescrito en el párrafo 2.2.1.14."

21 El apartado .2 actual del párrafo 2.4.2.1 se sustituye por el siguiente:

".2 estará confeccionado de modo que si se lleva de la forma indicada, tras un salto all agua que sumerja totalmente a la persona que lo lleve, continúe ofreciendo suficiente protección térmica para garantizar que cuando se utiliza en una corriente de agua tranquila cuya temperatura sea de 5ºC, la temperatura corporal interna del usuario no disminuya más de 1,5ºC por hora después de la primera media hora."

***

ANEXO 8

RESOLUCIÓN MSC.208(81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA AUTORIZACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES QUE ACTÚEN EN NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN (RESOLUCIÓN A.739(18))

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución A.739(18), mediante la cual la Asamblea adoptó las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (en adelante denominadas "las Directrices"), que han adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo XI-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en delante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del artículo VIII b) y la regla XI-1/1 del Convenio en relación con el procedimiento para enmendar las Directrices,

HABIENDO EXAMINADO en su 81º periodo de sesiones enmiendas a las Directrices propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero 2010, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio 2010, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA AUTORIZACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES QUE ACTÚEN EN NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN (RESOLUCIÓN A.739(18))

APÉNDICE 1

NORMAS MÍNIMAS PARA LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS QUE ACTÚEN EN NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN

Se añade el nuevo párrafo 2-1 siguiente a continuación del párrafo 2 existente:

"2-1 La organización desempeñará las funciones de reconocimiento y certificación de carácter reglamentario empleando únicamente inspectores y auditores con dedicación exclusiva, es decir personas que sólo trabajen para ella, debidamente competentes, formadas y autorizadas para llevar a cabo todas las funciones y actividades que sean incumbencia de su empleador, dentro de los límites de su responsabilidad profesional. Aunque seguirá asumiendo la responsabilidad de la certificación en nombre del Estado de abanderamiento, la organización podrá subcontratar los reconocimientos de las estaciones radioeléctricas a inspectores que no tengan dedicación exclusiva de conformidad con las disposiciones pertinentes de la resolución A.789(19)."

***

ANEXO 9

RESOLUCIÓN MSC.209(81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo XII y la regla I/1.2.3 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, denominado en adelante "el Convenio", relativos a los procedimientos de enmienda de la parte A del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación),

HABIENDO EXAMINADO en su 81º periodo de sesiones enmiendas a la parte A del Código de Formación, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) iv) del Convenio, las enmiendas al Código de Formación cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2007, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial de buques de arqueo bruto igual o superior a 100, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes en el Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) ix) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2008, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Convenio; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

PARTE A
NORMAS OBLIGATORIAS RELACIONADAS CON LAS DISPOSICIONES DEL ANEXO DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

1 El título actual del capítulo VI se sustituye por el siguiente:

"Normas relativas a las funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, protección, atención médica y supervivencia"

2 En la sección A-VI/2 del capítulo VI, se sustituye el cuadro A-VI/2-2 actual por el siguiente:
"

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	**Conocimientos, comprensión y aptitud**	**Métodos de demostración de la competencia**	**Criterios de evaluación de la competencia**
Comprender la construcción, mantenimiento, reparaciones y equipo de los botes de rescate rápidos	Construcción y equipo de los botes de rescate rápidos, y componentes del equipo Conocimientos del mantenimiento y las reparaciones de emergencia de los botes de rescate rápidos, y del inflado y desinflado normales de los compartimientos de flotabilidad de los botes de rescate rápidos inflados	Evaluación de los resultados de la instrucción práctica	El método para efectuar un mantenimiento rutinario y reparaciones de emergencia Identificación de los componentes y el equipo necesario de los botes de rescate rápidos
Hacerse cargo del equipo y los dispositivos de puesta a flote que suelen ir instalados, durante la puesta a flote y la recuperación	Evaluación de la disponibilidad del equipo y dispositivo de puesta a flote de los botes de rescate rápidos, para su puesta a flote y manejo inmediatos Comprensión del funcionamiento y las limitaciones del chigre, los frenos, las tiras, las bozas, el equipo de compensación del movimiento y otro equipo que haya instalado normalmente Precauciones de seguridad durante la puesta a flote y la recuperación de un bote de rescate rápido Puesta a flote y recuperación de un bote de rescate rápido en condiciones meteorológicas y estados de la mar normales y desfavorables	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para controlar la puesta a flote y la recuperación seguras de un bote de rescate rápido con el equipo que esté instalado	Aptitud para preparar y hacerse cargo del equipo y dispositivo de puesta a flote durante la puesta a flote y la recuperación de un bote de rescate rápido

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	**Conocimientos, comprensión y aptitud**	**Métodos de demostración de la competencia**	**Criterios de evaluación de la competencia**
Hacerse cargo del bote de rescate rápido, con el equipo que suele ir instalado normalmente, durante su puesta a flote y recuperación	Evaluación de la disponibilidad de los botes de rescate rápidos y del equipo conexo para su puesta a flote y manejo inmediatos Precauciones de seguridad durante la puesta a flote y la recuperación de un bote de rescate rápido Puesta a flote y recuperación de un bote de rescate rápido en condiciones meteorológicas y estados de la mar normales y desfavorables	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para llevar a cabo la puesta a flote y la recuperación seguras de un bote de rescate rápido con el equipo que esté instalado	Aptitud para hacerse cargo del bote de rescate rápido durante su puesta a flote y recuperación
Hacerse cargo de un bote de rescate rápido después de su puesta a flote	Características específicas, instalaciones y limitaciones de los botes de rescate rápidos Procedimientos para adrizar un bote de rescate rápido invertido Manejo de un bote de rescate rápido en condiciones meteorológicas y estados de la mar normales y desfavorables Equipo de navegación y seguridad disponible en un bote de rescate rápido Métodos de búsqueda y factores ambientales que inciden en ella	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para: .1 Adrizar un bote de rescate rápido invertido .2 Manejar un bote de rescate rápido en las condiciones meteorológicas y estado de la mar reinantes .3 Nadar llevando equipo especial .4 Utilizar el equipo de comunicaciones y señalización entre el bote de rescate rápido, un helicóptero y un buque .5 Utilizar el equipo de emergencia disponible .6 Rescatar del agua a una víctima y trasladarla a un helicóptero de salvamento, a un buque o a un lugar seguro .7 Aplicar los métodos de búsqueda teniendo en cuenta los factores ambientales	Demostración del manejo de un bote de rescate rápido teniendo en cuenta las limitaciones del equipo en las condiciones meteorológicas reinantes
Manejar el motor de un bote de rescate rápido	Métodos para poner en marcha y manejar el motor de un bote de rescate rápido y sus accesorios	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas que demuestren la aptitud para poner en marcha y manejar el motor de un bote de rescate rápido	Se pone en marcha y maneja el motor en la medida necesaria para maniobrar

"

3 Después del cuadro A-VI/4-2 actual se añaden la nueva sección A-VI/5 y el cuadro siguientes:

"Sección A-VI/5

Requisitos mínimos obligatorios para la expedición de títulos de suficiencia a oficiales de protección del buque

Normas de competencia

1 Todo aspirante al título de suficiencia para oficiales de protección del buque deberá demostrar que posee la necesaria competencia para desempeñar las tareas, obligaciones y responsabilidades enumeradas en la columna 1 del cuadro A-VI/5.

2 El nivel de conocimientos sobre las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-VI/5 deberá ser suficiente para que el aspirante pueda prestar servicio como oficial designado de protección del buque.

3 Al determinar la formación y experiencia necesarias para alcanzar el nivel apropiado de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud se tendrán en cuenta las orientaciones que figuran en la sección B-VI/5 del presente Código.

4 Todo aspirante a un título deberá demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-VI/5.

Disposiciones transitorias

5 La competencia profesional de una persona que desempeñe actualmente la función de oficial de protección del buque y tenga o pueda aportar prueba documental de que tiene las calificaciones pertinentes antes de la entrada en vigor de la presente regla se demostrará acreditando:

.1 haber realizado un periodo de embarco aprobado como oficial de protección del buque durante al menos seis meses en el curso de los últimos tres años; o

.2 haber desempeñado funciones de protección consideradas equivalentes al periodo de embarco aprobado estipulado en el párrafo 5.1, o

.3 haber superado una prueba de tipo aprobado; o

.4 haber concluido satisfactoriamente una formación aprobada.

6 Se expedirá un título de suficiencia para oficial de protección del buque a toda persona considerada competente conforme a lo estipulado en el párrafo 5 de la sección A-VI/5.

Cuadro A-VI/5

Especificaciones de las normas mínimas de suficiencia para oficiales de protección del buque

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	**Conocimientos, comprensión y aptitud**	**Métodos de demostración de la competencia**	**Criterios de evaluación de la competencia**
Mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque	Conocimiento de la política internacional en materia de protección marítima y de las responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas designadas Conocimiento del propósito y de los elementos del plan de protección del buque, de los procedimientos conexos y del mantenimiento de registros Conocimiento de los procedimientos para implantar el plan de protección del buque y notificar sucesos que afectan a la protección Conocimiento de los niveles de protección marítima, de las medidas de protección correspondientes y de los procedimientos aplicables a bordo y en las instalaciones portuarias Conocimiento de las prescripciones y procedimientos para efectuar auditorias internas, inspecciones sobre el terreno, control y vigilancia de la protección indicados en el plan de protección del buque Conocimiento de las prescripciones y procedimientos para notificar al oficial de la compañía para la protección marítima cualquier deficiencia o incumplimiento descubierto durante una auditoria interna, revisión periódica o inspección de la protección Conocimiento de los métodos y procedimientos utilizados para modificar el plan de protección del buque Conocimiento de los planes para contingencias relacionados con la protección y de los procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la interfaz buque-puerto	Evaluación de los resultados de los exámenes o formación aprobada	Los procedimientos y medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS, enmendado Se han determinado correctamente las prescripciones legislativas sobre la protección Los procedimientos permiten alcanzar un estado de preparación adecuado para responder a cambios en los niveles de protección marítima Las comunicaciones con la zona de responsabilidad del oficial de protección del buque son claras e inteligibles

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	**Conocimientos, comprensión y aptitud**	**Métodos de demostración de la competencia**	**Criterios de evaluación de la competencia**
	Conocimientos práctico de las definiciones y los términos utilizados en el ámbito de la protección marítima		
Evaluar las amenazas, riesgos y vulnerabilidad desde la perspectiva de la protección	Conocimiento de la evaluación de riesgos y de los instrumentos de evaluación Conocimiento de los documentos utilizados para evaluar la protección, incluida la Declaración de protección marítima Conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección Conocimientos que permitan reconocer, sin carácter discriminatorio, a las personas que puedan constituir una amenaza para la protección Conocimientos que permitan la identificación de armas, sustancias y dispositivos peligrosos y conciencia de los daños que pueden causar Conocimientos de técnicas de gestión y control de multitudes, cuando corresponda Conocimientos de la tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones sobre protección Conocimientos de métodos para efectuar y coordinar registros Conocimientos de métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras	Evaluación de los resultados de los exámenes y formación aprobada o experiencia aprobada, incluida la demostración práctica de la competencia para: .1 efectuar registros físicos .2 efectuar inspecciones no invasoras	Los procedimientos y medidas son conformes con los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS Los procedimientos permiten alcanzar un estado de preparación adecuado para responder a cambios en los niveles de protección marítima Las comunicaciones en el ámbito de responsabilidad del oficial de protección del buque son claras y se entienden
Realizar inspecciones periódicas del buque para asegurarse de que se aplican y mantienen las medidas de protección pertinentes	Conocimientos de los criterios para designar y vigilar zonas restringidas Conocimientos de las técnicas para vigilar el acceso al buque y a las zonas restringidas a bordo Conocimientos de los métodos para vigilar eficazmente las cubiertas y alrededores del buque	Evaluación de los resultados de los exámenes o formación aprobada	Los procedimientos y medidas son conformes con los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS Los procedimientos permiten alcanzar un estado de preparación adecuado para responder a cambios en los niveles de protección marítima

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	**Conocimientos, comprensión y aptitud**	**Métodos de demostración de la competencia**	**Criterios de evaluación de la competencia**
	Conocimientos de los aspectos de protección relacionados con la manipulación de la carga y de las provisiones del buque en colaboración con otro personal del buque y los oficiales de protección de la instalación portuaria pertinentes Conocimientos de los métodos para controlar el embarco y desembarco de personas y sus efectos y el acceso que tienen mientras estén a bordo		Las comunicaciones en el ámbito de responsabilidad del oficial de protección del buque son claras y se entienden
Garantizar el funcionamiento, prueba y calibrado adecuados del equipo y sistemas de protección, si los hay	Conocimientos de los distintos tipos de equipo y sistemas de protección y de sus limitaciones Conocimientos de los procedimientos, instrucciones y orientaciones para el uso de los sistemas de alerta de protección del buque Conocimientos de los métodos de prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y sistemas de protección, particularmente en el mar	Evaluación de los resultados de los exámenes o formación aprobada	Los procedimientos y medidas son conformes con los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS
Fomentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia	Conocimientos de los requisitos de formación, ejercicios y prácticas prescritos en los convenios y códigos pertinentes Conocimientos de los métodos para acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo Conocimientos de los métodos para evaluar la eficacia de los ejercicios y prácticas	Evaluación de los resultados de los exámenes o formación aprobada	Los procedimientos y medidas son conformes con los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS Las comunicaciones en el ámbito de responsabilidad del oficial de protección del buque son claras y se entienden

"

***

ANEXO 10

PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS II-1, II-2 y III DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS II-1, II-2 Y III DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO II-1
CONSTRUCCIÓN – ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

[1 Después de la regla 8 actual se añade la nueva regla 8-1 que figura a continuación:

"Regla 8-1
Capacidad de regreso a puerto de los buques de pasaje después de avería

1 Todo buque de pasaje deberá poder regresar a puerto, de conformidad con lo dispuesto en las reglas II-2/21.4 y II-2/21.5, cuando haya sufrido una avería de la extensión indicada en la regla 8.3.

2 Se dará cumplimiento a esta prescripción relativa al regreso a puerto según se indica a continuación:

.1 en los casos de avería en los que no se haya perdido la propulsión y el buque pueda regresar a puerto mediante su propia propulsión, s_i, según se define en la regla 7-2, no será inferior a 1 en las tres condiciones de carga en las que se basó el cálculo del índice de compartimentado; y

.2 en los casos de avería en los que se haya perdido la propulsión y el buque sólo pueda regresar a puerto mediante remolque, GZmax/0,2 x Gama/30 no será inferior a 0,9 en las tres condiciones de carga en las que se basó el cálculo del índice de compartimentado.]*

* Véanse las directrices que elaborará la Organización.]*

[2 Después de la regla 22 actual se añade la nueva regla 22-1 que figura a continuación:

"Regla 22-1
Sistemas de detección de la entrada de agua y de vigilancia del nivel de inundación de los buques de pasaje

Los buques de pasaje dispondrán de un sistema de detección de la entrada de agua y de vigilancia del nivel de inundación para todos los espacios estancos por debajo de la cubierta de cierre, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.*"

* A reserva de que el SLF 49 vuelva a examinarla.

Regla 41 - Fuente de energía principal y sistemas de alumbrado

3 Después del párrafo 5 actual se añade el nuevo párrafo 6 que figura a continuación:

"6 En los buques de pasaje, todos los camarotes contarán con alumbrado auxiliar que indicará con claridad la salida, de modo que los ocupantes puedan encontrar el camino hacia la puerta. Dicho alumbrado se encenderá automáticamente cuando el alumbrado normal de los camarotes pierda potencia y se mantendrá encendido durante 30 minutos como mínimo."

4 Después de la regla 54 actual se añade la nueva parte F que figura a continuación:

"Parte F
Proyectos y disposiciones alternativos

Regla 55
Proyectos y disposiciones alternativos

1 Finalidad

La finalidad de la presente regla es proporcionar una metodología aplicable a los proyectos y disposiciones alternativos de las instalaciones eléctricas y de máquinas.

2 Generalidades

2.1 Los proyectos y disposiciones de las instalaciones eléctricas y de máquinas podrán diferir de las prescripciones que figuran en las partes C, D y E, siempre y cuando tales proyectos y disposiciones alternativos se ajusten al propósito de las prescripciones pertinentes y ofrezcan un nivel de seguridad equivalente al del capítulo II-1 del SOLAS.

2.2 Cuando los proyectos o disposiciones alternativos difieran de las prescripciones de las partes C, D y E del presente capítulo, se llevarán a cabo el análisis técnico, la evaluación y la aprobación de los mismos, de conformidad con lo dispuesto en la presente regla.

3 Análisis técnico

El análisis técnico se elaborará y presentará a la Administración de acuerdo con las directrices elaboradas por la Organización e incluirá, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 determinación del tipo de buque, de las instalaciones de máquinas, las instalaciones eléctricas y el espacio o espacios de que se trate;

.2 indicación de la prescripción o prescripciones obligatorias con las cuales no cumplirán las instalaciones de máquinas o instalaciones eléctricas;

.3 indicación del motivo por el que el proyecto propuesto no satisface las prescripciones obligatorias, respaldada por el cumplimiento con otras normas técnicas o del sector reconocidas;

.4 determinación de los criterios de funcionamiento del buque, las instalaciones de máquinas, las instalaciones eléctricas o el espacio o espacios de que se trate, según lo establecido en la(s) correspondiente(s) prescripción o prescripciones obligatorias;

.4.1 los criterios de funcionamiento proporcionarán un nivel de seguridad no inferior al de las prescripciones obligatorias recogidas en las partes C, D y E del presente capítulo; y

.4.2 los criterios de funcionamiento serán cuantificables y mensurables;

.5 descripción detallada de los proyectos y disposiciones alternativos, incluida una lista de los supuestos utilizados en el proyecto y todas las restricciones o condiciones de explotación propuestas;

.6 demostración técnica de que los proyectos y disposiciones alternativos satisfacen los criterios de funcionamiento por lo que respecta a la seguridad; y

.7 evaluación de los riesgos a partir de la indicación de los errores y peligros potenciales relacionados con la propuesta.

4 Evaluación de los proyectos y disposiciones alternativos

4.1 El análisis técnico prescrito en el párrafo 3 será evaluado y aprobado por la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*.

4.2 A bordo del buque se llevará una copia de la documentación aprobada por la Administración, donde se indique que los proyectos y disposiciones alternativos cumplen lo dispuesto en la presente regla.

5 Intercambio de información

La Administración facilitará a la Organización la información pertinente respecto de los proyectos y disposiciones alternativos aprobados, para su distribución a todos los Gobiernos Contratantes.

---

* Véanse las Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos para los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS (MSC/Circ…).

6 Nueva evaluación tras una modificación de las condiciones

Si se modifican los supuestos y las restricciones de explotación estipulados para los proyectos y disposiciones alternativos, el análisis técnico deberá realizarse sobre esas nuevas bases y será aprobado por la Administración."

CAPÍTULO II-2
CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Regla 3 - Definiciones

5 Se añaden los siguientes nuevos párrafos 51 y 52 después del párrafo 50 actual:

"51 *Zona segura en el contexto de un siniestro*: desde el punto de vista de la habitabilidad, cualquier zona o zonas que no se inunden o que se encuentren fuera de la zona vertical principal en la que se ha declarado un incendio, en las que puedan darse cabida en condiciones de seguridad a todas las personas que se encuentran a bordo, protegerlas de los peligros para la vida y la salud y proporcionarles servicios básicos.

52 *Centro de seguridad:* el puesto de control dedicado a la gestión de las situaciones de emergencia. El funcionamiento, control y/o supervisión de los sistemas de seguridad son parte integral del centro de seguridad."

Regla 7 - Detección y alarma

6 Se añade el nuevo párrafo 2.4 siguiente después del 2.3 actual:

"2.4 En los buques de pasaje se instalará un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios que permita identificar a distancia cada detector y cada avisador de accionamiento manual."

7 Se añade el siguiente texto al final de los párrafos 5.2 y 5.3.1:

"Los detectores instalados en camarotes, al activarse, deberán poder emitir o hacer que se emita una alarma audible dentro del espacio en el cual están ubicados."

Regla 8 - Control de la propagación del humo

8 Se añade la siguiente frase al final del párrafo 2:

"El sistema de ventilación de los centros de seguridad puede estar conectado al sistema de ventilación que sirve al puente de navegación, a menos que aquel esté ubicado en otra zona principal de incendios adyacente."

Regla 9 - Contención del incendio

9 En el párrafo 2.2.3.2.2 7) se suprime la palabra "Tiendas".

10 En el párrafo 2.2.3.2.2 8) se suprime la palabra "Tiendas".

11 En las notas correspondientes a las tablas 9.3 y 9.4, se añade la siguiente frase al final de la nota "c":

"No se requiere ninguna clase para aquellas divisiones que separen el puente de navegación y el centro de seguridad, cuando éste último se encuentre dentro del puente de navegación."

12 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.2.6 después del párrafo 2.2.5 actual:

"2.2.6 *Protección de los atrios*

2.2.6.1 Los atrios estarán en espacios cerrados delimitados por divisiones de clase "A", cuyo tipo de integridad al fuego se determinará con arreglo a las tablas aplicables a las cubiertas, que figuran en los párrafos 2.2.3 ó 2.2.4.

2.2.6.2 El tipo de integridad al fuego de las cubiertas que separen los espacios de los atrios se determinará con arreglo a las tablas aplicables a las cubiertas, que figuran en los párrafos 2.2.3 ó 2.2.4."

13 El párrafo 7.5.1 actual pasa a ser el párrafo 7.5.1.1 y se añade el siguiente nuevo subpárrafo .2 al párrafo 7.5.1.2:

".2 Los conductos de evacuación de los fogones para el equipo de cocina instalados en cubiertas expuestas se ajustarán a lo prescrito en el párrafo 7.5.1.1, según proceda, cuando atraviesen espacios de alojamiento o espacios que contengan materiales combustibles."

14 Se añade el nuevo párrafo 7.6 siguiente después del párrafo 7.5 actual:

"7.6 *Sistemas de ventilación para las lavanderías principales en los buques que lleven más de 36 pasajeros*

Los conductos de extracción de las lavanderías principales estarán provistos de:

.1 filtros fácilmente desmontables a fines de limpieza;

.2 una válvula de mariposa contraincendios en el extremo inferior del conducto que funcione automáticamente y por telemando;

.3 medios de telemando que permitan apagar los ventiladores de extracción e inyección desde dentro del espacio y hacer funcionar la válvula de mariposa contraincendios mencionada en el párrafo 7.6.2; y

.4 escotillas convenientemente situadas a fines de inspección y de limpieza."

Regla 10 - Lucha contra incendios

15 En la primera frase del párrafo 10.6.4, se añaden las palabras "instaladas en espacios cerrados o cubiertas expuestas" entre "máquinas freidoras" y "estarán provistas".

Regla 13 - Medios de evacuación

16 En la tercera frase del párrafo 3.2.3 se suprimen las palabras "espacios públicos" y se añade la siguiente nueva frase antes de la cuarta oración:

"Los espacios públicos también podrán tener acceso directo a los troncos de escalera, a excepción de los bastidores de un teatro."

17 Se añade el nuevo párrafo 3.2.5.3 siguiente después del párrafo 3.2.5.2 actual:

"3.2.5.3 En lugar del sistema de iluminación de las vías de evacuación exigido en el párrafo 3.2.5.1, se podrán aceptar sistemas alternativos de orientación para la evacuación si están aprobados por la Administración, basándose en las directrices elaboradas por la Organización*."

18 Se añaden las nuevas reglas 21, 22 y 23 siguientes después de la regla 20 actual:

"**Regla 21**
Umbral de siniestro, regreso a puerto en condiciones de seguridad y zona segura

1 Ámbito de aplicación

Los buques de pasaje que tengan tres o más zonas verticales principales y hayan sido construidos el [1 de julio de 2008] o posteriormente, cumplirán las disposiciones de la presente regla.

2 Finalidad

La finalidad de la presente regla es establecer criterios de proyecto para el regreso a puerto de un buque en condiciones de seguridad y utilizando su propia propulsión, tras un siniestro que no exceda el umbral [o umbrales] de siniestro prescrito[s] en el párrafo 3 [o la regla II-1/8-1]**, además de establecer prescripciones funcionales y normas de eficacia para las zonas seguras.

---

* Véanse las Prescripciones funcionales y normas de funcionamiento para la evaluación de los sistemas de orientación para la evacuación (MSC/Circ.1167) y las Directrices provisionales para la prueba, la aprobación y el mantenimiento de los sistemas de orientación para la evacuación utilizados en lugar de los sistemas de alumbrado a baja altura. (MSC/Circ.1168).

** El SLF 49 volverá a examinar el texto entre corchetes.

3 Umbral de siniestro

El umbral de siniestro en el contexto de un incendio incluye:

.1 la pérdida del espacio de origen hasta los mamparos de clase "A" más próximos, que pueden ser parte del espacio de origen, si éste está protegido por un sistema fijo de extinción de incendios; o

.2 la pérdida del espacio de origen y de los espacios adyacentes hasta los mamparos de clase "A" más próximos, que no forman parte del espacio de origen.

4 Regreso a puerto en condiciones de seguridad*

Cuando la avería por incendio [o inundación] no supere [uno de los] [el] umbral[es] de siniestro estipulado[s] en el párrafo 3 [o la regla II-1/8-1], el buque podrá regresar a puerto y proporcionar al mismo tiempo una zona de seguridad según ésta se define en la regla 3. Para que se considere que está en condiciones de regresar a puerto, los siguientes sistemas deben permanecer operativos en la parte del buque que no ha sido afectada por el incendio:

.1 propulsión;
.2 sistemas de gobierno y sistemas de mando de los aparatos de gobierno;
.3 sistemas de navegación;
.4 sistemas para la carga, trasvase y servicio de fueloil;
.5 comunicaciones internas (entre el puente, los espacios de trabajo, el centro de seguridad y los equipos encargados de la lucha contra incendios y averías y según sea necesario para la notificación y la evacuación de los pasajeros y la tripulación);
.6 comunicaciones externas;
.7 sistema del colector contraincendios;
.8 sistemas fijos de extinción de incendios;
.9 sistema de detección de incendios y de humo;
.10 sistema de sentina y de lastre;
.11 puertas estancas y semiestancas de accionamiento a motor;
.12 sistemas de apoyo de la "zona segura", según se indica en la regla 5.1.2.
[.13 sistema de detección de entrada de agua y de vigilancia del nivel de la inundación; y
.14 otros sistemas integrales de los esfuerzos de lucha contra averías]; y

---

* Véanse las Normas de funcionamiento de los sistemas que deben permanecer operativos en los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y la evacuación y abandono ordenados (MSC/Circ…).

5 Zona(s) segura(s)

5.1 *Prescripciones funcionales:*

.1 la zona o zonas seguras serán generalmente un espacio o espacios interiores, si bien la Administración podrá autorizar la utilización de un espacio exterior como zona segura teniendo en cuenta toda restricción impuesta a la zona de operaciones y las correspondientes condiciones medioambientales previstas.

.2 la zona o zonas seguras proporcionarán a todos los ocupantes los siguientes servicios básicos* para preservar la salud de los pasajeros y de la tripulación:

.1 instalaciones sanitarias;
.2 agua;
.3 alimentos;
.4 espacio dedicado a la atención médica;
.5 protección contra la intemperie;
.6 medios para prevenir el estrés térmico y la hipotermia;
.7 luz; y
.8 ventilación;

.3 el proyecto del sistema de ventilación reducirá el riesgo de que el humo y los gases calientes puedan afectar la utilización de la zona o zonas seguras; y

.4 se facilitarán medios de acceso a los dispositivos de salvamento desde cada zona identificada o utilizada como zona segura, teniendo en cuenta que es posible que una zona vertical principal no pueda utilizarse para el tránsito interno.

5.2 *Espacio dedicado a la atención médica*

El espacio dedicado a la atención médica se ajustará a una norma aceptable para la Administración**.

---

* Véanse las Normas de funcionamiento de los sistemas que deben permanecer operacionales en los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y la evacuación y abandono ordenados (MSC/Circ…).

** Véanse las Orientaciones sobre el establecimiento de programas de medicina e higiene para los buques de pasaje (MSC/Circ.1129).

Regla 22
Criterios de proyecto para que los sistemas permanezcan operacionales después de un siniestro de incendio

1 Ámbito de aplicación

Los buques de pasaje que tengan tres o más zonas verticales principales y que estén construidos el [1 de julio de 2008] o posteriormente cumplirán lo dispuesto en la presente regla.

2 Finalidad

La finalidad de la presente regla es establecer criterios de proyecto para los sistemas que deben permanecer operacionales a fin de posibilitar la evacuación y el abandono ordenado de un buque, si se excede el umbral de siniestro definido en la regla 21.3.

3 Sistemas*

3.1 Los siguientes sistemas estarán configurados y separados de manera que permanezcan operacionales si una de las zonas verticales principales se encuentra fuera de servicio debido a un incendio:

.1 colector contraincendios;

.2 comunicaciones internas (entre el puente y los espacios de trabajo y, según sea necesario, para la notificación y la evacuación de los pasajeros y la tripulación);

.3 medios para las comunicaciones externas;

.4 sistemas de sentina para eliminar el agua utilizada en la lucha contra incendios; y

.5 alumbrado de las vías de evacuación, los puestos de reunión y los puestos de embarco de los dispositivos y medios de salvamento.

3.2 Estos sistemas deben permanecer operacionales durante al menos 3 h, partiendo de la base de que no debe haber averías que no estén dentro de las zonas verticales principales fuera de servicio. No será necesario que estos sistemas permanezcan en funcionamiento dentro de las zonas verticales principales que estén fuera de servicio.

3.3 A los efectos de la regla 3.1, el cableado y los conductos protegidos por un tronco construido conforme a una norma "A-60" deben permanecer intactos y funcionar normalmente aunque atraviesen la zona vertical principal fuera de servicio. La Administración podrá aprobar un grado de protección equivalente para el cableado y los conductos.

---

* Véanse las Normas de funcionamiento de los sistemas que deben permanecer operacionales en los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y la evacuación y abandono ordenados (MSC/Circ…).

Regla 23
Centros de seguridad en los buques de pasaje

1 Ámbito de aplicación

Los buques de pasaje construidos el [1 de julio de 2008] o posteriormente dispondrán de un centro de seguridad de a bordo que cumpla las disposiciones de la presente regla.

2 Finalidad

La finalidad de la presente regla es facilitar un espacio para ayudar en la gestión de las situaciones de emergencia.

3 Ubicación y configuración

El centro de seguridad formará parte del puente de navegación o estará ubicado en un espacio separado adyacente al puente de navegación, al que tendrá un acceso directo, de modo que la gestión de las situaciones de emergencia se pueda realizar sin distraer a los oficiales de guardia de sus funciones relativas a la navegación.

4 Disposición y proyecto ergonómico

La disposición y el proyecto ergonómico del centro de seguridad tendrán en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*, según proceda.

5 Comunicaciones

Se dispondrá de medios de comunicación entre el centro de seguridad, el puesto central de control, el puente de navegación, el puesto de control de las máquinas, la cámara o cámaras de almacenamiento de los sistemas de extinción de incendios y los pañoles del equipo contra incendios.

6 Control y supervisión de los sistemas de seguridad

Independientemente de las prescripciones que figuren en otro lugar del presente Convenio, todas las funciones (operación, control, vigilancia o cualquier combinación de ellas, según se requiera) de los sistemas de seguridad indicados a continuación, estarán disponibles desde el centro de seguridad:

.1 todos los sistemas de ventilación mecánica;
.2 puertas contraincendios;
.3 sistema general de alarma de emergencia;
.4 sistema megafónico;
.5 sistemas de orientación para la evacuación accionados eléctricamente;
.6 puertas estancas y semiestancas;

---

* Véanse las directrices que elaborará la Organización.

.7 indicadores de las puertas del forro exterior, las puertas de carga y demás dispositivos de cierre;
.8 estanquidad al agua de las puertas de proa y de proa interiores y exteriores y de cualquier otra puerta del forro exterior;
.9 sistema de vigilancia por televisión;
.10 sistema de detección y alarma contraincendios;
.11 sistema (o sistemas) fijo de lucha contra incendios de aplicación local;
.12 sistemas de rociadores y sistemas equivalentes;
.13 sistemas a base de agua para los espacios de máquinas;
.14 alarma para reunir a la tripulación;
.15 sistema de extracción del humo de los atrios;
.16 [sistemas de detección de inundaciones]; y
.17 bombas contraincendios y bomba contraincendios de emergencia."

CAPÍTULO III
DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

Regla 4 - Evaluación, prueba y aprobación de dispositivos y medios de salvamento

19 Se sustituye el párrafo 3 por el siguiente:

"3 Antes de aprobar dispositivos o medios de salvamento de carácter innovador, la Administración se asegurará de que:

.1 los dispositivos se ajustan a normas de seguridad al menos equivalentes a las prescripciones del presente capítulo y del Código, y se han evaluado y sometido a prueba de conformidad con las recomendaciones de la Organización*; o

.2 los medios se han sometido con resultados satisfactorios a un análisis técnico, una evaluación y un procedimiento de aprobación, de conformidad con lo dispuesto en la regla 38."

* Véanse las Directrices que elaborará la Organización.

20 Después de la regla 37 actual se añade la nueva parte C que figura a continuación:

"Parte C
PROYECTOS Y DISPOSICIONES ALTERNATIVOS

Regla 38
Proyectos y disposiciones alternativos

1 Finalidad

La finalidad de la presente regla es proporcionar una metodología para evaluar proyectos y disposiciones alternativos de los dispositivos y medios de salvamento.

2 Generalidades

2.1 Los dispositivos y medios de salvamento podrán diferir de las prescripciones que figuran en la parte B, siempre y cuando los proyectos y disposiciones alternativos se ajusten al propósito de las prescripciones pertinentes y ofrezcan un nivel de seguridad equivalente al del capítulo III del Convenio SOLAS.

2.2 Cuando los proyectos o disposiciones alternativos difieran de las prescripciones obligatorias de la parte B del presente capítulo, se llevarán a cabo el análisis técnico, la evaluación y la aprobación de los mismos de conformidad con lo dispuesto en la presente regla.

3 Análisis técnico

El análisis técnico se elaborará y presentará a la Administración de acuerdo con las directrices elaboradas por la Organización* e incluirá, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 determinación del tipo de buque y de los dispositivos y medios de salvamento de que se trate;

.2 indicación de la prescripción o prescripciones obligatorias con las cuales no cumplirán los dispositivos y medios de salvamento;

.3 indicación del motivo por el que el proyecto propuesto no satisface las prescripciones obligatorias, respaldada por el cumplimiento con otras normas técnicas o del sector reconocidas;

.4 determinación de los criterios de funcionamiento del buque y los dispositivos y medios de salvamento de que se trate, según lo establecido en la prescripción o prescripciones obligatorias correspondientes;

.4.1 los criterios de funcionamiento proporcionarán un nivel de seguridad no inferior al de las prescripciones obligatorias recogidas en la parte B del presente capítulo; y

.4.2 los criterios de funcionamiento serán cuantificables y mensurables;

.5 descripción detallada de los proyectos y disposiciones alternativos, incluida una lista de los supuestos utilizados en el proyecto y todas las restricciones o condiciones de explotación propuestas;

.6 demostración técnica de que los proyectos y disposiciones alternativos satisfacen los criterios de funcionamiento por lo que respecta a la seguridad; y

.7 evaluación de los riesgos a partir de la indicación de los errores y peligros potenciales relacionados con la propuesta.

4 Evaluación de los proyectos y disposiciones alternativos

4.1 El análisis técnico prescrito en el párrafo 3 será evaluado y aprobado por la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*.

4.2 A bordo del buque se llevará una copia de la documentación aprobada por la Administración, donde se indique que los proyectos y disposiciones alternativos cumplen lo dispuesto en la presente regla.

5 Intercambio de información

La Administración facilitará a la Organización la información pertinente respecto de los proyectos y disposiciones alternativos aprobados, para su distribución a todos los Gobiernos Contratantes.

6 Nueva evaluación tras una modificación de las condiciones

Si se modifican los supuestos y las restricciones de explotación estipulados para los proyectos y disposiciones alternativos, el análisis técnico se deberá volver a realizar sobre esas nuevas bases y será aprobado por la Administración."

* Véanse las Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS (MSC/Circ…).

NOTA DE PIE DE PÁGINA DE LA REGLA V/34

Al final de la nota a pie de página correspondiente al párrafo 1 se añade el siguiente texto:

"y las Directrices para la planificación del viaje en buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, adoptadas por la Organización mediante la resolución [A…(25)]."

* Véanse las Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS (MSC/Circ…).

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

CAPÍTULO 9

SISTEMAS FIJOS DE DETECCIÓN DE INCENDIOS Y DE ALARMA CONTRAINCENDIOS

21 Se añade el nuevo párrafo siguiente 2.1.5 después del párrafo 2.1.4 actual:

"2.1.5 En los buques de pasaje, el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios permitirá identificar a distancia cada detector y cada avisador de accionamiento manual."

22 Se sustituye el párrafo 2.4.1.4 por el siguiente:

"2.4.1.4 Ninguna sección de detectores y de avisadores de accionamiento manual estará instalada en más de una zona vertical principal."

***

ANEXO 11

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

DIRECTRICES SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE EN LOS BUQUES DE PASAJE QUE NAVEGUEN POR ZONAS ALEJADAS

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea en relación con las reglas y directrices sobre seguridad marítima y prevención y control de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla 6 del capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, que trata del servicio de vigilancia de hielos, y el apéndice del capítulo V, que contiene reglas sobre la administración, el funcionamiento y la financiación del servicio de vigilancia de hielos en el Atlántico norte,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.893(21) sobre Directrices para la planificación del viaje,

TOMANDO NOTA de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 73º periodo de sesiones, acordó mejorar la seguridad de los buques de pasaje de acuerdo con un planteamiento holístico, incluyendo el examen de las preocupaciones planteadas en relación con las operaciones en zonas alejadas,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 76º periodo de sesiones, y el Comité de Protección del Medio Marino, en su 48º periodo de sesiones, aprobaron las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo, que se publicaron mediante la circular MSC/Circ.1056-MEPC/Circ.399,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar directrices que complementen la resolución A.893(21), particularmente en el caso de los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, a fin de evitar varadas y abordajes y mejorar la seguridad de la vida humana en el mar,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de Seguridad Marítima, en su 81º periodo de sesiones:

1. ADOPTA las Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos a que pongan las Directrices adjuntas en conocimiento de los capitanes de los buques que enarbolen su pabellón, de los propietarios y armadores de buques, compañías navieras, prácticos marítimos, instituciones de formación, organizadores de circuitos turísticos, servicios de vigilancia de hielos y de rompehielos y demás partes interesadas para su información y para que adopten las medidas que estimen oportunas;

3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga las presentes Directrices sometidas a revisión y las modifique según estime oportuno.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE EN LOS BUQUES DE PASAJE QUE NAVEGUEN POR ZONAS ALEJADAS

1 Introducción

1.1 La creciente popularidad de los viajes por mar y el deseo de visitar destinos exóticos ha traído consigo un aumento del número de buques de pasaje que navegan por zonas alejadas. Al preparar un plan de viaje a zonas alejadas se debe prestar especial atención a la naturaleza del medio ambiente de la zona en cuestión, las limitaciones de los recursos y la información sobre la navegación.

1.2 Los buques de pasaje que navegan por aguas árticas alejadas cubiertas de hielo también deben remitirse a la circular MSC/Circ.1056-MEPC/Circ.399, que contiene recomendaciones sobre disposiciones relativas a la construcción y el equipo, así como directrices operacionales.

1.3 En la resolución A.893(21) se proporciona orientación para la planificación del viaje. Además de la orientación proporcionada en dicha resolución, los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas deberán incluir en su planificación para el viaje los factores adicionales señalados a continuación.

2 Evaluación

2.1 El plan detallado de viaje o de la travesía deberá incluir los siguientes elementos:

.1 fuentes, antigüedad, y calidad de los datos hidrográficos en que se basan las cartas que se van a utilizar;

.2 limitaciones relativas a la información sobre seguridad marítima (ISM) disponible y de los recursos de búsqueda y salvamento;

.3 disponibilidad o carencia de ayudas a la navegación; y

.4 lugares de refugio.

2.2 Además, el plan detallado de viaje o de la travesía para los buques que naveguen por aguas árticas o antárticas deberá incluir los elementos siguientes:

.1 conocimiento de los hielos y de las formaciones de hielo para poder evitarlos y para entender cómo afectan a los hielos y a la navegación las condiciones ambientales, como el viento, las condiciones ambientales estables, la niebla y las estaciones;

.2 información actualizada sobre la cantidad y el tipo de hielo y de témpanos que pueden aparecer en las proximidades de la derrota prevista;

.3 datos estadísticos de años anteriores sobre el hielo;

.4 limitaciones operacionales para la navegación en aguas cubiertas de hielo; y

.5 disponibilidad y empleo de prácticos en aguas cubiertas de hielos.

3 Planificación

3.1 El plan detallado de viaje o de la travesía deberá incluir los siguientes elementos:

.1 zonas seguras y zonas de exclusión;

.2 corredores marinos que hayan sido objeto de un levantamiento, (si corresponde); y

.3 planes para contingencias, habida cuenta del limitado apoyo disponible para prestar asistencia en zonas alejadas de los medios SAR*.

3.2 Además, el plan detallado de viaje o de la travesía para buques que naveguen por aguas árticas o antárticas deberá incluir los elementos siguientes:

.1 condiciones en las que no es seguro entrar en zonas con hielos o témpanos debido a la oscuridad, el mar de fondo, la niebla y el hielo de presión;

.2 distancia de seguridad con respecto a los témpanos; y

.3 presencia de hielo y témpanos y velocidad de seguridad en esas zonas.

4 Ejecución

4.1 El plan detallado de viaje o de la travesía deberá incluir la notificación a las autoridades pertinentes, de toda modificación de un plan de viaje o de travesía previamente notificado.

4.2 Además, el plan detallado de viaje o de la travesía para buques que naveguen por aguas árticas o antárticas deberá incluir los elementos siguientes:

.1 condiciones actuales del hielo; y

.2 medidas que deben tomarse antes de entrar en aguas en las que puede haber hielo. Por ejemplo, ejercicios de abandono del buque y preparación del equipo especial**.

***

* Véanse las Orientaciones mejoradas sobre la planificación para contingencias en buques de pasaje que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR (MSC/Circ.1184).

** Véanse las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo (MSC/Circ.1065).

ANEXO 12

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO SSCI

Proyecto de enmiendas al capítulo II-2

CAPÍTULO II-2

CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETECCIóN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Regla 4 - Probabilidad de ignición

1 En el párrafo 4.4, se añaden las palabras "y los balcones de los camarotes de los buques de pasaje" entre las palabras "puestos de control" y "serán".

Regla 5 - Posibilidad de propagación de un incendio

2 En la segunda oración del párrafo 3.1.2.1, se añaden las palabras "incluidos los balcones de los camarotes" entre las palabras "espacio" y "por", y la siguiente nueva oración al final del párrafo:

"Los balcones de los camarotes de los buques de pasaje construidos antes del [1 de julio de 2008] cumplirán las disposiciones del presente párrafo antes del primer reconocimiento que se efectúe después [1 de julio de 2008]."

3 En la primera oración del párrafo 3.2.1.1, se añaden las palabras "y balcones de los camarotes" entre las palabras "servicio" y "que", y la siguiente nueva oración al final del párrafo:

"Además, no es necesario aplicar las disposiciones del párrafo 3.2.3 a los balcones de los camarotes."

4 El siguiente apartado nuevo se añade al párrafo 3.2.4.1 actual:

".3 las superficies expuestas de los balcones de los camarotes, excepto las cubiertas de madera natural dura."

5 El siguiente párrafo nuevo se añade a continuación del párrafo 3.3 existente:

"3.4 *Mobiliario y enseres de los balcones de los camarotes de los buques de pasaje*

El mobiliario y los enseres de los balcones de los camarotes presentarán un reducido riesgo de incendio, según éste se define en la regla 3.40, a menos que tales espacios estén protegidos mediante un sistema fijo de aspersión de agua a presión y un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios aprobados por la Administración conforme a lo dispuesto en las reglas 7.10 y 10.6.13. Los buques de pasaje construidos antes del [1 de julio de 2008] cumplirán las disposiciones del presente párrafo antes del primer reconocimiento que se efectúe después de [1 de julio de 2008]."

Regla 6 - Posibilidad de producción de humo y toxicidad

6 En el párrafo 2 se añaden las palabras "y las superficies expuestas de los balcones de los camarotes de los buques de pasaje, excepto las cubiertas de madera dura de dichos balcones", entre las palabras "expuestas" y "no".

7 En el párrafo 3, se añaden las palabras "y en los balcones de los camarotes de los buques de pasaje" entre las palabras "puestos de control" y "serán".

Regla 7 - Detección y alarma

8 El siguiente nuevo párrafo 10 se añade a continuación del párrafo 9.4 existente:

"10 Protección de los balcones de los camarotes en los buques de pasaje

Se instalará un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios en los balcones de los camarotes cuando el mobiliario y los enseres de tales balcones no tengan un reducido riesgo de incendio."

Regla 10 - Lucha contra incendios

9 El siguiente párrafo nuevo 6.1.3 se añade a continuación del párrafo 6.1.2 existente:

"6.1.3 Los buques de pasaje estarán dotados de un sistema fijo de extinción de incendios por aspersión de agua a presión de un tipo aprobado, que cumpla lo prescrito en el Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios, respecto de los balcones de los camarotes en los que el mobiliario y los enseres no tengan un reducido riego de incendio."

10 El siguiente nuevo párrafo 11 se añade a continuación del párrafo 10.3.2 existente:

"11 Divisiones entre balcones de camarotes

Las divisiones entre balcones de camarotes que no formen parte de la estructura del buque podrán ser abiertas por la tripulación desde ambos lados a efectos de la lucha contra incendios."

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI

CAPÍTULO 7

SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS POR ASPERSIÓN DE AGUA A PRESIÓN Y POR NEBULIZACIÓN

1 El siguiente párrafo nuevo 2.3 se añade a continuación del párrafo 2.2 existente:

"2.3 *Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para los balcones de los camarotes*

Los sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para los balcones de los camarotes serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*"

* Véanse las directrices que elaborará la Organización.

CAPÍTULO 9

SISTEMAS FIJOS DE DETECCIÓN DE INCENDIOS Y DE ALARMA CONTRAINCENDIOS

2 El siguiente nuevo párrafo 2.3.1.6 se añade a continuación del párrafo 2.3.1.5 existente:

"2.3.1.6 Los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios para los balcones de los camarotes serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*"

* Véanse las directrices que elaborará la Organización.

***

ANEXO 13

RESOLUCIÓN MSC.210(81)
(adoptada el 19 de mayo de 2006)

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.886(21), sobre el Procedimiento para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas, mediante la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargara de la función de aprobar y enmendar las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas,

RECORDANDO TAMBIÉN las disposiciones de la nueva regla V/19-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (el Convenio), relativa a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques,

RECONOCIENDO LA NECESIDAD de aprobar las oportunas normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 10º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. RECOMIENDA a los Gobiernos Contratantes del Convenio que se aseguren de que:

.1 los sistemas y el equipo de a bordo utilizados para cumplir las prescripciones de la regla V/19-1 del Convenio se ajustan a normas de funcionamiento que no sean inferiores a las normas especificadas en el anexo de la presente resolución;

.2 todos los centros de datos sobre identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) y el intercambio internacional de datos LRIT se ajustan a prescripciones funcionales que no sean inferiores a las prescripciones especificadas en el anexo de la presente resolución; y

.3 presentan puntualmente a la Organización y a los centros de datos LRIT la información necesaria que permita el establecimiento y funcionamiento continuo del sistema LRIT, y que actualizan dicha información cuando se producen cambios;

3. ACUERDAN revisar y enmendar, teniendo presente la experiencia adquirida, y según sea necesario, las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que figuran en el anexo de la presente resolución.

ANEXO

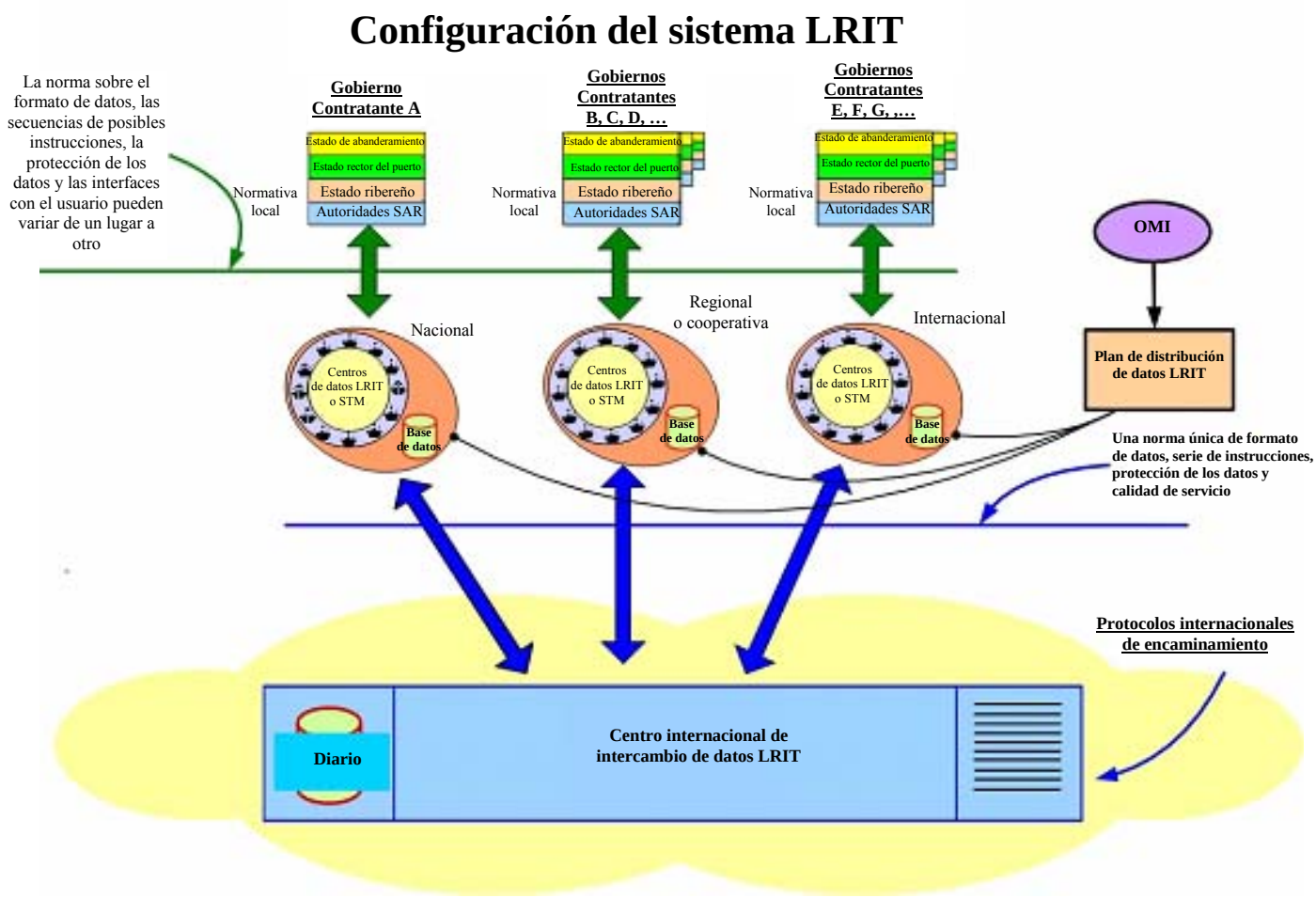
NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

1 Perspectiva general

1.1 El sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) proporciona la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques en todo el mundo.

1.2 El sistema LRIT consiste en el equipo de a bordo de transmisión de información LRIT, los proveedores de servicios de comunicación, los proveedores de servicios de aplicaciones, los centros de datos LRIT, incluido cualquier sistema de vigilancia de buques conexo, el plan de distribución de datos LRIT y el intercambio internacional de datos LRIT. Un coordinador LRIT, que actúa en nombre de todos los Gobiernos Contratantes, examina e inspecciona ciertos aspectos del funcionamiento del sistema LRIT. En la figura 1 se ilustra la configuración del sistema LRIT.

FIGURA 1



1.3 La información LRIT es proporcionada por los servicios de búsqueda y salvamento[1], previa solicitud, a los Gobiernos Contratantes que tienen derecho a recibir la información mediante un sistema de centros nacionales, regionales, en régimen de cooperativa e internacionales de datos LRIT utilizando, cuando es necesario, el intercambio internacional de datos LRIT.

1.4 Cada Administración proporcionará al Centro de datos LRIT que haya seleccionado, una lista de los buques autorizados a enarbolar su pabellón que deben transmitir información LRIT, junto con otros detalles destacados, y actualizará, sin demora injustificada, dichas listas a medida que se produzcan cambios. Los buques sólo transmitirán información LRIT al Centro de datos LRIT seleccionado por su Administración.

1.5 Las obligaciones de los buques por lo que respecta a la transmisión de información LRIT y los derechos y obligaciones de los Gobiernos Contratantes y de los servicios de búsqueda y salvamento de recibir información LRIT están establecidos en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS 1974.

2 Definiciones

2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido:

.1 por *Convenio* se entiende el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

.2 por *regla* se entiende una regla del Convenio;

.3 por *capítulo* se entiende un capítulo del Convenio;

.4 por *usuario de datos LRIT* se entiende un Gobierno Contratante o un servicio de búsqueda y salvamento que opta por recibir la información LRIT a la que tiene derecho;

.5 por *Comité* se entiende el Comité de Seguridad Marítima;

.6 por *nave de gran velocidad* se entiende una nave definida define en la regla X/1.3;

.7 por *unidad móvil de perforación mar adentro* se entiende una unidad móvil de perforación mar adentro definida en la regla XI-2/1.1.5;

.8 por *Organización* se entiende la Organización Marítima Internacional;

.9 por *sistema de vigilancia de buques* se entiende un sistema establecido por un Gobierno Contratante o un grupo de Gobiernos Contratantes para vigilar los movimientos de los buques autorizados a enarbolar su pabellón. El sistema de vigilancia de buques puede también recoger la información de los buques especificada por el Gobierno o los Gobiernos Contratantes que lo han establecido;

.10 por *información LRIT* se entiende la información especificada en la regla V/19-1.5.

---

1 La expresión *servicio de búsqueda y salvamento* se define en la regla V/2.5 del Convenio SOLAS (véanse las enmiendas al capítulo V, adoptadas el 20 de mayo de 2004 mediante la resolución MSC.153(78), que entrarán en vigor el 1 de julio de 2006).

2.2 En el marco de las presentes Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (Normas de funcionamiento), el término "buque" incluye las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, según se especifica en la regla V/19-1.4.1 y significa un buque que debe transmitir información LRIT.

2.3 Los términos que no se definen tendrán el mismo significado que se les atribuye en el Convenio.

3 Disposiciones generales

3.1 Cabe señalar que en la regla V/19-1.1 se dispone que:

> *Nada de lo dispuesto en la presente regla ni en las normas de funcionamiento y prescripciones funcionales adoptadas por la Organización en relación con la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques irá en perjuicio de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional, en particular de los regímenes jurídicos de la alta mar, la zona económica exclusiva, la zona contigua, las aguas territoriales o los estrechos utilizados para la navegación internacional y las vías marítimas archipelágicas.*

3.2 Al utilizar el sistema LRIT, se deberán reconocer los convenios, acuerdos, reglamentos o normas internacionales que guardan relación con la protección de la información náutica.

3.3 Las presentes Normas de funcionamiento siempre se considerarán junto con la regla V/19-1.

4 Equipo de a bordo

4.1 Además de las prescripciones generales recogidas en la resolución A.694(17) de la Asamblea, relativa a la Recomendación sobre prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), el equipo de a bordo deberá cumplir las siguientes prescripciones mínimas:

.1 poder transmitir automáticamente y sin intervención humana a bordo del buque, la información LRIT del buque, a intervalos de seis horas, a un centro de datos LRIT;

.2 poder ser configurado a distancia para transmitir información LRIT a intervalos variables;

.3 poder transmitir información LRIT tras haber recibido instrucciones de interrogación secuenciales;

.4 poder establecer una interfaz directa con el equipo de a bordo del sistema mundial de navegación por satélite o disponer de una capacidad de posicionamiento interna;

.5 recibir energía de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia[2]; y

.6 ser sometido a pruebas de compatibilidad electromagnética, teniendo en cuenta las recomendaciones[3] elaboradas por la Organización.

4.2 Además de las disposiciones especificadas en el párrafo 4.1 *supra*, el equipo de a bordo deberá ofrecer las especificadas en el cuadro 1.

CUADRO 1

DATOS QUE DEBE TRANSMITIR EL EQUIPO DE A BORDO

Parámetro	Observaciones
Identificador del equipo de a bordo	El identificador utilizado por el equipo de a bordo.
Datos relativos a la situación	Situación del buque determinada por el SMNS (latitud y longitud) (basada en el dátum WGS84). *Situación*: El equipo deberá poder transmitir la situación del buque determinada por el SMNS (latitud y longitud) (basada en el dátum WGS84) según se prescribe en la regla V/19-1, sin intervención humana a bordo del buque. *Notificaciones de la situación previa solicitud*(1): El equipo deberá poder responder a una solicitud de transmisión de información LRIT previamente formulada, sin intervención humana a bordo del buque e independientemente del lugar en que éste se encuentre. *Notificaciones de la situación previamente programadas*(2): El equipo deberá poder ser configurado a distancia para transmitir información LRIT al centro de datos LRIT a intervalos de tiempo que oscilen entre un mínimo de 15 minutos y periodos de seis horas, independientemente de donde se encuentre el buque y sin intervención humana a bordo del buque.
Hora impresa 1	La fecha y la hora(3) relacionadas con la situación del SMNS. El equipo deberá poder transmitir la hora(3) correspondiente a la situación del buque determinada por el SMNS, con cada transmisión de información LRIT.

Notas: (1) *Notificaciones de la situación previa solicitud* son las transmisiones de información LRIT como resultado ya sea de haber recibido instrucciones secuenciales o de la teleconfiguración del equipo de modo que se transmita a intervalos distintos de los fijados previamente.

(2) *Notificaciones de la situación previamente programadas* son las transmisiones de información LRIT según los intervalos de transmisión previamente programados.

(3) Todas las horas se indicarán en tiempo universal coordinado (UTC).

---

2 Esta disposición no se aplicará a los buques que utilizan, para la transmisión de información LRIT cualquiera de los equipos de radiocomunicaciones proporcionados para cumplir lo dispuesto en el capítulo IV. En estos casos, el equipo de a bordo, deberá ser alimentado por las fuentes de energía que se especifican en la regla IV/13.

3 Véase la resolución A.813(19) de la Asamblea, relativa a las Prescripciones generales sobre compatibilidad electromagnética de todo el equipo eléctrico y electrónico del buque.

4.3 El equipo de a bordo deberá transmitir la información LRIT utilizando un sistema de comunicación que ofrezca cobertura en todas las zonas en las que navega el buque.

4.4 El equipo de a bordo se ajustará automáticamente para que transmita la información LRIT del buque, a intervalos de seis horas, al centro de datos LRIT identificado por la Administración, a menos que el usuario de datos LRIT que solicite la provisión de información LRIT especifique un intervalo de transmisión más frecuente.

5 Proveedores de servicios de aplicaciones

5.1 Los proveedores de servicios de aplicaciones (PSA) que proporcionan servicios a:

.1 un centro nacional de datos LRIT, deben estar reconocidos por los Gobiernos Contratantes que establecen el centro;

.2 un centro regional o una cooperativa de datos LRIT, deben estar reconocidos por los Gobiernos Contratantes que establecen el centro. En este caso, las medidas para reconocer los PSA serán acordadas entre los Gobiernos Contratantes que establecen el centro; y

.3 un centro internacional de datos LRIT, deben ser reconocidos por el Comité.

5.2 Los Gobiernos Contratantes proporcionarán a la Organización una lista con los nombres y datos de contacto de los PSA que reconocen, junto con cualquier condición para el reconocimiento, y posteriormente deberán, sin demora injustificada actualizar los datos de los que dispone la Organización cuando se produzcan cambios.

5.3 Un PSA deberá:

.1 proporcionar una interfaz para el protocolo de comunicaciones entre los proveedores de servicios de comunicaciones y el centro de datos LRIT, a fin de permitir las siguientes funciones mínimas:

.1 integración a distancia del equipo de a bordo en un centro de datos LRIT;

.2 configuración automática de la transmisión de la información LRIT;

.3 modificación automática del intervalo de transmisión de información LRIT;

.4 cese automático de la transmisión de información LRIT;

.5 transmisión, previa solicitud, de información LRIT; y

.6 recuperación y gestión automáticas de la transmisión de información LRIT;

.2 proporcionar un sistema de gestión de transacciones integrado, para la vigilancia de la producción y encaminamiento de la información LRIT; y

.3 garantizar que la información LRIT se recopila, almacena y encamina de modo fiable y seguro.

5.4 Cuando se utilicen PSA, éstos deberán añadir los datos identificados en el cuadro 2 a cada transmisión de información LRIT:

CUADRO 2

DATOS QUE DEBEN AÑADIR EL PROVEEDOR DE SERVICIOS DE APLICACIONES LRIT (PSA) Y EL CENTRO DE DATOS LRIT

Parámetros	Observaciones
Identidad del buque (1)	El número IMO de identificación del buque(1) y la ISMM del buque.
Indicador de fecha y hora 2	Fecha y hora(2) en que el PSA recibe el informe sobre la situación (si se sigue este procedimiento).
Indicador de fecha y hora 3	Fecha y hora(2) en que el PSA retransmite el informe sobre la situación (si se sigue este procedimiento) al centro de datos LRIT competente.
Identificación del centro de datos LRIT	Identidad del centro de datos LRIT, que se indicará claramente mediante un código único de identificación.
Indicador de fecha y hora 4	Fecha y hora(2) en que el centro de datos LRIT recibe el informe sobre la situación.
Indicador de fecha y hora 5	Fecha y hora(2) en que el al centro de datos LRIT retransmite este informe sobre la situación a un usuario de datos LRIT.

Notas: (1) Véase la regla XI-1/3 del Convenio SOLAS y la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación.

(2) Todas las horas se indicarán en tiempo universal coordinado (UTC).

5.5 Además de lo dispuesto en el párrafo 5.3, las Administraciones, Gobiernos Contratantes y el Comité podrían establecer, en relación con los PSA que soliciten ser reconocidos, condiciones específicas para el reconocimiento de un PSA concreto.

6 Proveedores de servicios de comunicaciones

6.1 Los proveedores de servicios de comunicaciones ofrecen servicios que vinculan los distintos elementos del sistema LRIT utilizando protocolos de comunicaciones que garantizan que la información LRIT se transmite de manera segura de un extremo al otro. Esta condición excluye la posibilidad de utilizar sistemas de transmisión que no sean seguros.

6.2 Un proveedor de servicios de comunicaciones también puede ofrecer servicios como PSA.

7 Centro de datos LRIT

7.1 Todos los centros de datos LRIT deberán:

.1 establecer y mantener de forma continua sistemas que garanticen en todo momento que los usuarios de datos LRIT reciban solamente la información LRIT que están autorizados a recibir, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1;

.2 recoger información LRIT de los buques, atendiendo a las instrucciones de sus Administraciones, a fin de transmitir esta información al centro;

.3 obtener, cuando se le solicite que provea información LRIT transmitida por los buques que no sean los que la transmiten directamente al centro, información LRIT de otros centros de datos LRIT, a través del intercambio internacional de datos LRIT;

.4 poner a disposición de otros centros de datos LRIT la información LRIT recibida de otros centros de datos LRIT, a través del intercambio internacional de datos LRIT, cuando se solicite información LRIT de buques que no sean los que transmiten la información LRIT;

.5 tramitar las peticiones de interrogación secuencial de la información LRIT o de modificación del intervalo o intervalos entre las transmisiones de esa información por un buque o grupo de buques que no las transmiten al centro, realizadas por usuarios de datos LRIT;

.6 retransmitir, cuando se solicite, las peticiones de interrogación secuencial de la información LRIT o de modificación del intervalo o intervalos entre las transmisiones de esa información por un buque o grupo de buques que no las transmiten al centro, realizadas por usuarios de datos del LRIT a través del intercambio internacional de datos LRIT a otros centros de datos LRIT;

.7 tramitar las solicitudes de interrogación secuencial de la información LRIT o de modificación del intervalo o intervalos entre las transmisiones de esa información por un buque o grupo de buques que las transmiten al centro, realizadas a través del intercambio electrónico de datos LRIT por otros centros de datos;

.8 previa solicitud, difundir a los usuarios de datos LRIT la información LRIT que tienen derecho a recibir, de conformidad con los acuerdos preestablecidos, y notificar a los usuarios de datos LRIT y a la Administración si un buque determinado deja de transmitir información LRIT;

.9 archivar la información LRIT de los buques que se transmita al centro, durante al menos un año y hasta el momento en que el Comité examine y acepte el informe anual de auditoría sobre su rendimiento realizado por el coordinador LRIT. No

obstante, la información LRIT archivada ofrecerá un registro completo de las actividades del centro entre dos auditorías anuales consecutivas de su rendimiento;

.10 en el caso de información LRIT archivada durante los últimos cuatro días, enviar información LRIT en un plazo máximo de 30 minutos desde que se reciba la solicitud;

.11 en el caso de información LRIT archivada hace más de cuatro días pero menos de 30 días, enviar la información LRIT en un plazo máximo de una hora cuando se reciba una solicitud;

.12 en el caso de la información LRIT archivada hace más de 30 días, enviar la información LRIT en un plazo máximo de cinco días cuando se reciba una solicitud;

.13 garantizar que se utiliza el equipo físico y el soporte lógico adecuado para almacenar copias de seguridad de la información LRIT a los intervalos oportunos, que se almacenará en uno o varios lugares adecuados situados fuera del centro, y que se puede disponer de dicha información lo antes posible en caso de fallo, para asegurar la continuidad del servicio;

.14 mantener un registro de los buques que transmiten información LRIT al centro, en particular del nombre del buque, su número IMO de identificación, el distintivo de llamada, la identidad del servicio móvil marítimo (ISMM);

.15 utilizar un protocolo normalizado de comunicaciones para el intercambio internacional de datos LRIT;

.16 utilizar un método seguro de transmisión normalizado para el intercambio internacional de datos LRIT;

.17 utilizar un método de acceso seguro para los usuarios de datos LRIT;

.18 utilizar un formato de mensaje normalizado ampliable para comunicarse con el intercambio internacional de datos LRIT;

.19 utilizar conexiones fiables (por ejemplo TCP) para garantizar que los centros de datos LRIT reciben sin problemas la información LRIT; y

.20 añadir los datos oportunos enumerados en el cuadro 2 a cada transmisión de información LRIT recibida por el centro.

7.2 El coordinador LRIT deberá realizar anualmente una auditoría del rendimiento de todos los centros de datos LRIT.

7.2.1 Todos los centros de datos LRIT deberán colaborar con el coordinador LRIT y poner a su disposición la información necesaria para que pueda realizar de manera satisfactoria una auditoría de su rendimiento.

7.3 No obstante lo dispuesto en el párrafo 7.1, todos los centros de datos LRIT deberán facilitar a los servicios de búsqueda y salvamento marítimos (servicios SAR) la información LRIT transmitida por todos los buques situados dentro de la zona geográfica especificada por el servicio SAR, a fin de permitir la rápida identificación de los buques a los que se puede pedir que presten asistencia en relación con la búsqueda y salvamento de personas en situaciones de socorro en el mar. La información LRIT se facilitará con independencia de la situación de la zona geográfica de que se trate, incluso si esa zona geográfica está situada fuera de la región de búsqueda y salvamento de la que es responsable el servicio SAR que solicita la información (véase la regla V/19-1.12).

8 Centros de datos LRIT nacionales, regionales y en régimen de cooperativa

8.1 Un Gobierno Contratante puede establecer un centro de datos LRIT nacional. El Gobierno Contratante que establezca este centro deberá comunicar sus pormenores a la Organización y actualizar sin demora injustificada la información cuando se produzcan cambios.

8.2 Un grupo de Gobiernos Contratantes puede establecer un centro de datos LRIT, ya sea regional o en régimen de cooperativa. Los acuerdos para establecer este centro deberán ser concertados por los Gobiernos Contratantes interesados. Uno de los Gobiernos Contratantes que establezca el centro comunicará los pormenores oportunos a la Organización, y actualizar la información facilitada sin demora, cuando se produzcan cambios.

8.3 Previa solicitud, el centro de datos LRIT nacional, regional o en régimen de cooperativa podrá ofrecer servicios a Gobiernos Contratantes que no sean los que han constituido el centro.

8.3.1 El centro de datos LRIT deberá negociar la prestación de servicios con el Gobierno Contratante que lo solicite.

8.3.2 El Gobierno Contratante que establezca un centro de datos nacional LRIT o uno de los Gobiernos Contratantes que establezca el centro de datos LRIT regional o en régimen de cooperativa deberá comunicar a la Organización que este centro facilita servicios a los Gobiernos Contratantes que no sean los que lo han establecido, y deberá actualizar la información al respecto (sin demora injustificada), cuando se produzcan cambios.

8.4 Los centros de datos LRIT nacionales, regionales y en régimen de cooperativa pueden desempeñar también las funciones de sistemas de vigilancia del tráfico marítimo (VMS) nacionales, regionales o en régimen de cooperativa, y en el desempeño de esta función pueden solicitar que los buques transmitan información adicional, o información a intervalos distintos, o que buques que no estén obligados a trasmitir información LRIT trasmitan información. Los VMS también pueden desempeñar otras funciones.

8.4.1 Si un centro de datos LRIT nacional, regional o en régimen de cooperativa recopila información adicional de los buques, transmitirá únicamente la información LRIT necesaria a los otros centros de datos LRIT a través del intercambio internacional de datos LRIT.

9 Centro internacional de datos LRIT

9.1 Se deberá establecer un centro internacional de datos LRIT reconocido por el Comité.

9.2 Los Gobiernos Contratantes que no participen en un centro de datos LRIT nacional, regional o en régimen de cooperativa, o los Gobiernos Contratantes interesados en establecer un centro internacional de datos LRIT deberán colaborar, en la medida de lo posible bajo la coordinación del Comité, con miras a garantizar que se establece tal centro.

9.3 Los buques que no sean los que están obligados a transmitir información LRIT a un centro de datos LRIT nacional, regional o en régimen de cooperativa, deberán transmitir la información LRIT necesaria al centro internacional de datos LRIT.

9.4 Previa solicitud, el centro internacional de datos LRIT podrá recoger información adicional de buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Administración basándose en los acuerdos concretos que haya concertado con la Administración interesada.

10 Intercambio internacional de datos LRIT

10.1 Deberá establecerse un intercambio internacional de datos LRIT reconocido por el Comité.

10.2 Los Gobiernos Contratantes deberán colaborar, bajo la coordinación del Comité, a fin de garantizar que se establece el intercambio internacional de datos LRIT.

10.3 El intercambio internacional de datos LRIT deberá:

.1 encaminar la información LRIT entre los centros de datos LRIT utilizando un cuadro de encaminamiento que permita determinar el itinerario correcto;

.2 estar conectado a todos los centros de datos LRIT;

.3 utilizar una memoria intermedia de almacenamiento y retransmisión a fin de garantizar que se recibe la información LRIT;

.4 mantener de forma automática un diario (o diarios) que contenga únicamente la información del encabezamiento del mensaje que pueda utilizarse para:

.1 las funciones de facturación y la solución de controversias sobre facturación; y

.2 la realización de auditorías;

.5 archivar el diario o diarios durante al menos un año y hasta que el Comité examine y acepte el informe anual de la auditoria presentado por el coordinador LRIT sobre su funcionamiento. No obstante, los diarios archivados deberán facilitar un registro completo de las actividades de intercambio entre dos auditorías anuales consecutivas sobre su funcionamiento;

.6 preparar, según sea necesario, información estadística relativa a su funcionamiento a partir de la información recogida en el diario (o diarios);

.7 utilizar un protocolo normalizado para las comunicaciones con los centros de datos LRIT;

.8 utilizar un método de acceso normalizado y protegido con los centros de datos LRIT;

.9 utilizar un formato de mensaje normalizado y ampliable para comunicarse con los centros de datos LRIT;

.10 utilizar conexiones fiables (por ejemplo, TCP) para garantizar que los centros de datos LRIT reciben de forma satisfactoria la información LRIT;

.11 utilizar protocolos convenidos para conectar con los centros de datos LRIT;

.12 no archivar información LRIT; y

.13 disponer de acceso permanente al Plan de distribución de datos LRIT actualizado.

11 Plan de distribución de datos LRIT

11.1 La Organización deberá establecer y mantener el plan de distribución de datos LRIT.

11.2 El Plan de distribución de datos LRIT deberá incluir:

.1 una lista de los Gobiernos Contratantes y los servicios de búsqueda y salvamento con derecho a recibir información LRIT, y sus puntos de contacto;

.2 información sobre los límites de las zonas geográficas en las que cada Gobierno Contratante tiene derecho a recibir información LRIT sobre los buques que naveguen por la zona;

.3 información sobre cualquier orden permanente dada por un Gobierno Contratante de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 16.1.2, 16.1.3 y/o 16.1.4;

.4 la información suministrada por las Administraciones de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.4;

.5 la información suministrada por las Administraciones de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.9.1;

.6 una lista de puertos e instalaciones portuarias, junto con las coordenadas geográficas conexas (basadas en el dátum del WGS-84) situadas dentro del territorio de cada Gobierno Contratante;

.8 una lista del centro o centros de datos LRIT nacionales, regionales, en régimen cooperativo e internacionales, y sus puntos de contacto; y

.9 un registro en el que se indique el centro de datos LRIT que recoge y archiva información LRIT para cada uno de los Gobiernos Contratantes.

12 Protección del sistema LRIT

12.1 Las comunicaciones LRIT en las que se utilicen enlaces de líneas terrestres deberán contemplar la protección de los datos mediante métodos como los siguientes:

.1 Autorización: el acceso deberá concederse solamente a los que estén autorizados a consultar la información LRIT específica;

.2 Autenticación: toda parte que intercambie información dentro del sistema LRIT deberá exigir la autenticación de la información antes de intercambiarla;

.3 Confidencialidad: las Partes que utilicen un servidor de aplicaciones deberán proteger la confidencialidad de la información LRIT a fin de garantizar que no se divulga entre receptores no autorizados cuando ésta se encamina en el sistema LRIT; y

.4 Integridad: las Partes que intercambien información LRIT deberán cerciorarse de que la integridad de la información LRIT está garantizada y que no se ha modificado ningún dato.

13 Funcionamiento del sistema LRIT

13.1 La información LRIT deberá estar disponible para un usuario de datos LRIT en un plazo máximo de 15 minutos desde el momento en que el buque la transmitió.

13.2 La información LRIT solicitada deberá facilitarse a los usuarios de datos LRIT en un plazo de 30 minutos desde el momento en que el usuario solicitó la información.

13.3 La calidad del servicio:

$$\frac{\text{Número de notificaciones entregadas que satisfacen las prescripciones sobre latencia}}{\text{Número total de solicitudes de notificación}} \times 100\ \%$$

deberá ser:

.1 de 95% del tiempo en cualquier periodo de 24 horas; y

.2 de 99% en cualquier periodo de 1 mes.

14 Coordinador LRIT

14.1 El Comité deberá nombrar el coordinador de datos LRIT.

14.2 El coordinador LRIT deberá prestar asistencia para el establecimiento del centro internacional de datos LRIT y el intercambio internacional de datos LRIT del siguiente modo:

.1 participando en la elaboración de cualesquiera especificaciones técnicas prescritas, teniendo en cuenta la presente norma de funcionamiento y toda decisión pertinente del Comité;

.2 expidiendo solicitudes para la presentación de propuestas destinadas al establecimiento y explotación del centro internacional de datos LRIT y del intercambio internacional de datos LRIT;

.3 evaluando los aspectos administrativos, operativos, técnicos y financieros de las propuestas recibidas, teniendo en cuenta la presente norma de funcionamiento y cualesquiera otras decisiones conexas del Comité y presentando sus recomendaciones al respecto para que el Comité las examine; y

.4 participando en las pruebas del desarrollo inicial del sistema LRIT y sometiendo sus conclusiones sobre el particular al examen del Comité.

14.3 El coordinador LRIT deberá ejecutar las siguientes funciones administrativas:

.1 previa solicitud, investigar controversias y dificultades operativas, técnicas y de facturación y formular recomendaciones ante las partes interesadas para solucionar las controversias;

.2 participar en las pruebas para la integración de nuevos centros de datos LRIT en el sistema LRIT y facilitar la información pertinente al Comité; y

.3 participar en las pruebas de procedimientos o medios nuevos o modificados para la comunicación entre el intercambio internacional de datos LRIT y los centros de datos LRIT, y facilitar la información pertinente al Comité.

14.4 El coordinador LRIT deberá efectuar un examen anual del funcionamiento del sistema LRIT teniendo en cuenta las disposiciones de la regla V/19-1, la presente norma de funcionamiento y toda decisión conexa del Comité, y deberá dar cuenta de sus conclusiones al Comité al menos una vez al año. Al respecto, el coordinador LRIT deberá:

.1 examinar el funcionamiento de los proveedores de servicios de aplicaciones (o proveedores de servicios de comunicaciones cuando éstos actúen en calidad de proveedores de servicios de aplicaciones) que ofrecen sus servicios al centro internacional de datos LRIT;

.2 efectuar auditorias del funcionamiento de todos los centros de datos LRIT a partir de la información archivada y de la estructura de sus tarifas;

.3 efectuar auditorías del funcionamiento del intercambio internacional de datos LRIT y de la estructura de sus tarifas, si procede; y

.4 verificar que los Gobiernos Contratantes y los servicios de búsqueda y salvamento reciben la información LRIT que han solicitado y que tienen derecho a recibir.

14.5 El coordinador LRIT deberá, a los efectos de examinar el funcionamiento del sistema LRIT:

.1 obtener de los centros de datos LRIT y del intercambio internacional de datos LRIT el necesario nivel de acceso a los datos de gestión, de tarifas, técnicos y operacionales;

.2 recoger y analizar ejemplos de la información LRIT facilitada a los usuarios de datos LRIT; y

.3 recoger y analizar las estadísticas compiladas por los centros de datos LRIT y el intercambio internacional de datos LRIT.

14.6 Además de notificar al Comité cualesquiera incumplimientos que detecte, el coordinador LRIT podrá formular recomendaciones al Comité, a partir del análisis de sus conclusiones, con objeto de mejorar la eficacia y la protección del sistema LRIT.

14.7 Ni la Organización ni ninguno de los Gobiernos Contratantes deberán estar obligados a efectuar pago directo alguno al coordinador LRIT por los servicios que pueda prestarles. No obstante, podrá exigirse a los Gobiernos Contratantes que abonen tarifas a los centros de datos LRIT por la información LRIT que soliciten y reciban y que, por ejemplo, puedan compensar parcialmente los costos relacionados con las funciones desempeñadas por el coordinador LRIT. El coordinador LRIT podrá cobrar el costo de los servicios que ofrece.

15 Administraciones

15.1 Cada Administración deberá decidir a qué centro de datos LRIT deberán transmitir la información LRIT los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón.

15.2 Cada Administración deberá proporcionar al centro de datos LRIT seleccionado la siguiente información respecto de cada uno de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a los que se exige transmitir información LRIT:

.1 nombre del buque;

.2 número IMO de identificación del buque;

.3 distintivo de llamada;

.4 identidad del servicio móvil marítimo.

15.3 Cuando se cambie de un Estado a otro el pabellón de un buque obligado a transmitir información LRIT, la nueva Administración cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque deberá suministrar, sin demora indebida, al centro de datos LRIT seleccionado, además de la información estipulada en el párrafo 15.2, la siguiente información:

.1 la fecha y hora (UTC) efectivas de la transferencia; y

.2 el Estado del cual se ha transferido el pabellón del buque, si se conoce.

15.4 Las Administraciones deberán suministrar información actualizada al centro de datos LRIT sin demora injustificada, cuando se produzcan cambios en la información que hayan presentado en virtud de los párrafos 15.2 y 15.3.

15.5 Cuando se cambie de un Estado a otro el pabellón de un buque obligado a transmitir información LRIT, o cuando el buque vaya a retirarse permanentemente del servicio, el Gobierno Contratante del Estado cuyo pabellón el buque tenía derecho a enarbolar hasta dicha fecha deberá proporcionar al centro de datos LRIT, sin demora injustificada, la siguiente información:

.1 el nombre del buque;

.2 el número IMO de identificación del buque;

.3 la fecha y hora efectivas (UTC) del cambio de pabellón o del momento en que el buque se retiró, o se retirará, permanentemente del servicio; y

.4 el Estado al cual se ha transferido el pabellón del buque, si se conoce.

16 Gobiernos Contratantes

16.1 Todos los Gobiernos Contratantes:

.1 deberán obtener la información LRIT a la que tienen derecho en virtud de lo dispuesto en la regla V/19-1 y que hayan solicitado del centro de datos LRIT designado en virtud del párrafo 15.1. Los Gobiernos Contratantes que no tengan buques con derecho a enarbolar su pabellón podrán recibir la información LRIT a la que tengan derecho en virtud de lo dispuesto en la regla V/19-1 de cualquiera de los centros de datos LRIT, aunque deberán escoger un centro de datos LRIT del cual deseen recibir la información;

.2 si desean recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.1 deberán indicar al centro de datos LRIT los criterios para la recepción de tal información. Si así se decide, el Gobierno Contratante podrá dar al centro de datos LRIT una orden permanente respecto de los criterios para la recepción de la información LRIT.

.3 si desean recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.2, deberán indicar al centro de datos LRIT el nombre y el número IMO de identificación del buque en cuestión y uno de los siguientes datos:

.1 la distancia a la que el buque se encuentra de su costa; o

.2 la distancia a la que se encuentra de un puerto; o

.3 una hora determinada;

a partir de la cual solicita recibir la información LRIT transmitida por el buque. Si así se decide, los Gobiernos Contratantes podrán dar al centro de datos LRIT una orden permanente en relación con los criterios para la recepción de información LRIT. Si la orden permanente se refiere a una distancia de un puerto, el Gobierno Contratante también tiene que notificar al centro el nombre del puerto hacia el cual está navegando cada buque;

.4 si desean recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.3, deberán indicar la distancia a su costa desde la que exigirán la provisión de la información LRIT transmitida por los buques. Si así se decide el Gobierno Contratante podrá dar al centro de datos LRIT una orden permanente respecto de los criterios para la recepción de la información LRIT;

.5 deberán cooperar con miras a resolver todo problema relacionado con el pabellón que tiene derecho a enarbolar un buque determinado; y

.6 deberán asegurarse de que toda la información LRIT recibida que ya no se utilice se destruya o archive de un modo seguro y protegido.

17 Servicios de búsqueda y salvamento

17.1 A reserva de lo dispuesto en la legislación nacional del Gobierno Contratante interesado, los servicios de búsqueda y salvamento deberán presentar información cuando se lo solicite el coordinador LRIT a fin de facilitar la revisión global de la eficacia del sistema LRIT y para investigar cualquier controversia.

17.2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 7.3 los servicios de búsqueda y salvamento que desean recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.12, deberán indicar al centro de datos LRIT los criterios para la recepción de tal información.

***

ANEXO 14

RESOLUCIÓN MSC.211(81)
(adoptada el 19 de mayo de 2006)

DISPOSICIONES PARA EL OPORTUNO ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

HABIENDO adoptado enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (el Convenio) relativas a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (regla V/19-1 del Convenio SOLAS), las cuales, tras su aceptación el 1 de julio de 2007, entrarán en vigor el 1 de enero de 2008,

HABIENDO TAMBIÉN adoptado Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (las Normas de funcionamiento),

HABIENDO ASIMISMO acordado el establecimiento del Grupo especial de trabajo sobre los aspectos técnicos de LRIT,

RECONOCIENDO la necesidad de adoptar las disposiciones necesarias para garantizar el pronto establecimiento del Centro internacional de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT, así como la necesidad de someter a prueba y confirmar la función del sistema LRIT tal como se prevé en la configuración del sistema LRIT,

1. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio (Gobiernos Contratantes) a que comuniquen al Comité, en su 82º periodo de sesiones, sus intenciones firmes en relación con el establecimiento de un centro o centros de datos LRIT nacionales, regionales y en régimen de cooperativa;

2. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos Contratantes a que presenten propuestas sobre las cuestiones que es necesario abordar en relación con el establecimiento del Centro internacional de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT, o sobre cualesquiera otras cuestiones relacionadas con el establecimiento, explotación, examen del funcionamiento y auditoría del sistema LRIT, para que las examine el Comité en su 82º periodo de sesiones;

3. ACUERDA que, en su 82º periodo de sesiones, el Comité adoptará las decisiones necesarias para iniciar en su 83º periodo de sesiones el proceso de examen de las propuestas relativas al establecimiento del Centro internacional de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT;

4. ACUERDA ASIMISMO que, en su 82º periodo de sesiones, el Comité adoptará las decisiones pertinentes en relación con la asignación del desempeño de las funciones del Coordinador LRIT;

5. INSTA a los Gobiernos Contratantes a que adopten con prontitud las disposiciones necesarias:

.1 para poder presentar:

.1 a la Organización, la información prescrita en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y la necesaria para el establecimiento del Plan de distribución de datos LRIT a más tardar el 1 de enero de 2008; y

.2 al Centro de datos LRIT que elijan, la información indicada en las Normas de funcionamiento a más tardar el 1 de julio de 2008;

y para actualizar esa información a medida que se produzcan cambios;

.2 para que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón se integren sin contratiempos en el sistema LRIT;

6. INVITA ASIMISMO a los Gobiernos Contratantes a que insten a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a que participen en las pruebas y ensayos del sistema LRT;

7. ACUERDA TAMBIÉN que el Centro internacional de datos LRIT y el Intercambio internacional de datos LRIT deberán iniciar las pruebas y ensayos del sistema LRIT a más tardar el 1 de julio de 2008;

8. ACUERDA ADEMÁS que los centros de datos LRIT, salvo el Centro internacional de datos LRIT, deberán estar en condiciones de iniciar la integración de los buques en el sistema LRIT lo antes posible después del 1 de julio de 2008 y, preferiblemente, a más tardar el 1 de octubre de 2008;

9. PIDE a la Secretaría que facilite información para someterla al examen del Comité, en su 82º periodo de sesiones, sobre los acuerdos para el establecimiento y mantenimiento del Plan de distribución de datos LRIT, a fin de que los Gobiernos Contratantes puedan comenzar a alimentar el Plan con datos a partir del 1 de enero del 2008;

10. RECOMIENDA ADEMÁS que los Gobiernos Contratantes adopten medidas adecuadas en fecha temprana para garantizar que todas las infraestructuras necesarias se encuentran disponibles, oportunamente, para el establecimiento del sistema LRIT;

11. INSTA ASIMISMO a los Gobiernos Contratantes a que, en consulta con el sector, traten de aplicar, si se estima viable, las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS antes de las fechas previstas para que se hagan efectivas;

12. DECIDE examinar, teniendo en cuenta las novedades que se produzcan, las disposiciones anteriormente mencionadas y modificarlas según sea necesario.

***

ANEXO 15

PROYECTO DE ENMIENDA AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO III
DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

Regla 21 - Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

1 Al final del párrafo 1.4 se añaden las siguientes palabras: "después de que todas las personas se hayan reunido, con los chalecos salvavidas puestos".

***

ANEXO 16*

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

CAPÍTULO 1

OBSERVACIONES Y PRESCRIPCIONES DE CARÁCTER GENERAL

1 El actual párrafo 1.2 (Prescripciones generales) pasa a ser 1.2.1 y se añade el nuevo párrafo 1.2.2 siguiente:

"1.2.2 Se prohibirá la nueva instalación de materiales que contengan asbesto para la estructura, maquinaria, instalaciones eléctricas y el equipo de toda nave a la que se aplique el presente Código, salvo por lo que respecta a:

.1 las paletas utilizadas en compresores y bombas de vacío rotativas de paletas;

.2 las juntas y guarniciones estancas utilizadas para la circulación de fluidos cuando, a altas temperaturas (más de 350ºC) o presiones (más de 7 x 10^6 Pa), haya riesgo de incendio, corrosión o toxicidad; y

.3 los dispositivos dúctiles y flexibles de aislamiento térmico utilizados para temperaturas superiores a 1 000ºC."

2 En el párrafo 1.3.4.1, la expresión "a la velocidad normal de servicio" se sustituye por "al 90% de la velocidad máxima."

3 En el párrafo 1.3.4.2, la expresión "a la velocidad normal de servicio" se sustituye por "al 90% de la velocidad máxima."

4 En el párrafo 1.4.16, a continuación de la expresión "equipo de radiocomunicaciones o de navegación de la nave", se inserta la expresión "(principales pantallas y mandos del equipo especificado en los apartados 13.2 a 13.7)".

5 En el párrafo 1.4.29 se añade la palabra "de comida" a continuación de la expresión "cocinar o de caldeo."

6 Se sustituye el párrafo 1.4.35 actual por el siguiente:

"1.4.35 *Espacios de máquinas*: espacios que contienen motores de combustión interna que se utilizan para la propulsión principal o cuya potencia de salida total es superior a 110 kW, generadores, instalaciones de combustible líquido, maquinaria eléctrica principal, otros espacios análogos y troncos que conducen a dichos espacios."

---

* El presente anexo también incluye, al final, una lista de las notas de pie de página que deben añadirse al Código NGV 2000.

7 Se suprime el párrafo 1.4.44 actual y los párrafos 1.4.32 a 1.4.43 actuales pasan a ser 1.4.33 a 1.4.44, una vez añadido el nuevo párrafo 1.4.32 siguiente:

"1.4.32 *Código IMDG*: Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG), tal como se define en el capítulo VII del Convenio."

8 Al final del párrafo 1.4.53, se añade la nueva oración siguiente:

"Dichos espacios no equipados para cocinar podrán tener:

.1 cafeteras automáticas, tostadoras, lavavajillas, hornos de microondas, hervidoras de agua y otros electrodomésticos análogos, cada uno de ellos con una potencia máxima de 5 kW; y

.2 planchas eléctricas para cocinar y planchas eléctricas para mantener caliente la comida, cada una de ellas con una potencia máxima de 2 kW y una temperatura en la superficie no superior a 150°C."

9 En el párrafo 1.4.54, la oración que empieza con la expresión "altura media" se sustituye por la siguiente:

"el promedio de la altura medida entre la cresta y el seno de un tercio de las olas más altas medidas desde el cruce ascendente del eje de origen durante un periodo especificado."

10 Al final del párrafo 1.8.1 se añaden las siguientes oraciones:

"En todas las naves se llevarán a bordo todos los certificados o copias certificadas de los mismos que se expidan en virtud del presente capítulo. Con la excepción de los Estados de abanderamiento que son Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, se exhibirá una copia de cada uno de esos certificados en un lugar de la nave bien visible y de fácil acceso."

11 En el párrafo 1.9.1 la segunda oración se suprime y se añade el nuevo apartado 1.9.1.1 siguiente:

"1.9.1.1 Todas las naves podrán efectuar viajes de tránsito sin disponer de un Permiso de explotación para naves de gran velocidad que sea válido, siempre y cuando la nave no esté prestando servicio comercial con pasajeros o carga. A fines de la presente disposición, por viajes de tránsito se entenderán los viajes de entrega (por ejemplo, los que se realizan entre el puerto del constructor y el puerto de base) y los viajes por cambio de situación, tales como los que se realicen debido al cambio de ruta o de puerto de base. No se deberán realizar viajes de tránsito que puedan incluir travesías oceánicas largas que tengan una duración superior al tiempo estipulado en el presente Código, por ejemplo en el párrafo 1.3.4, a menos que:

.1 antes de iniciar tales viajes, la nave disponga de un Certificado de seguridad para naves de gran velocidad que sea válido u otro certificado análogo;

.2 el armador haya preparado un plan de seguridad para el viaje que incluya asuntos tales como el alojamiento temporal y todas las cuestiones pertinentes estipuladas en el párrafo 18.1.3, que le permitan asegurarse de que la nave podrá realizar el viaje de tránsito en condiciones seguras;

.3 el capitán de la nave esté provisto de los materiales y la información necesaria para explotar la nave en condiciones seguras durante el viaje de tránsito; y

.4 las medidas adoptadas para realizar tales viajes en condiciones seguras sean satisfactorias a juicio de la Administración."

12 Después del párrafo 1.9.6 actual, se añade el nuevo párrafo 1.9.7 siguiente:

"1.9.7 Para determinar las peores condiciones previstas y las limitaciones operacionales en todas las naves, a efectos de su inclusión en el permiso de explotación, las Administraciones deberán tener en cuenta todos los parámetros indicados en el anexo 12. Las limitaciones asignadas serán las que permitan dar cumplimiento a todos estos factores."

13 El texto actual del párrafo 1.15.1 se sustituye "cuatro años" por "seis años":

CAPÍTULO 2

FLOTABILIDAD, ESTABILIDAD Y COMPARTIMENTADO

14 El texto actual del subpárrafo .1 del párrafo 2.1.3 se suprime y se sustituye por el siguiente:

".1 *Punto de inundación descendente*: toda abertura que, independientemente de su tamaño, permita el paso de agua a través de una estructura estanca al agua o a la intemperie (como las ventanas que pueden abrirse), con exclusión de cualquier abertura que en todo momento se mantiene cerrada conforme a una norma adecuada de estanquidad al agua y a la intemperie, salvo cuando se necesita como medio de acceso o para utilizar las bombas de sentina portátiles sumergibles en una situación de emergencia (por ejemplo, las ventanas fijas, de resistencia y estanquidad a la intemperie similares a las de la estructura en la que van instaladas)."

15 En el párrafo 2.1.3, los apartados actuales .2 a .6 pasan a ser los apartados .3 a .7 y se añade después de .1 el nuevo apartado .2 siguiente:

".2 *En otros lugares*: cuando se aplica tal expresión a las alturas de los umbrales y de las brazolas indicadas en 2.2.7 y 2.2.8, se entiende que se aplica a todos los cierres estancos al agua y a la intemperie situados en el plano de referencia o por debajo de éste."

16 Se añade el nuevo párrafo 2.1.5 siguiente y los párrafos actuales 2.1.5 y 2.1.6 pasan a 2.1.6 y 2.1.7:

"2.1.5 La adecuación de las simulaciones matemáticas debe demostrarse, en primer lugar, mediante una correlación con las pruebas a escala real o con modelos, para el tipo correspondiente de nave. Puede resultar adecuado servirse de las simulaciones matemáticas para ayudar a determinar las situaciones más peligrosas, a fin de someterlas posteriormente a una prueba física.

Algunos métodos de simulación matemática no son adecuados para reproducir con exactitud situaciones límite.

Para los grados de seguridad 3 ó 4, puede resultar adecuado utilizar pruebas con modelo antes de la prueba a escala real o en lugar de ésta."

17 Se añade el texto siguiente al final del párrafo 2.1.7:

"Cuando se utilicen cálculos, se demostrará primero que éstos representan correctamente el comportamiento dinámico de la nave dentro de los límites operacionales."

18 La tercera oración del párrafo 2.2.9.3 se suprime y se sustituye por la siguiente:

"En los espacios de máquinas sin dotación, las tomas de mar y las descargas principales y auxiliares utilizadas para el funcionamiento de la maquinaria:

.1 estarán situadas, por lo menos, a una altura equivalente al 50% de la altura significativa de la ola correspondiente a las peores condiciones previstas, medida sobre la línea de flotación más profunda con inundación, tras la avería especificada en los párrafos 2.6.6 a 2.6.10; o

.2 se podrán accionar desde el compartimiento de gobierno."

19 En el párrafo 2.3.4, se suprime el contenido de la tabla 2.3.4 y se sustituye por el siguiente:

"Tabla 2.3.4 - Aplicación de los anexos 7 y 8 a las naves monocasco y multicasco

GM_T	**Ángulo de GZ máximo**	
	≤ 25º	> 25º
≤ 3	anexo 7 o anexo 8	anexo 8
> 3	anexo 7	anexo 7 o anexo 8

"

20 En el párrafo 2.3.4, se suprimen las definiciones de B_{WL}, A_{WP} y ∇, que aparecen después de "donde:", y se sustituyen por "GZ = brazo adrizante."

21 En el párrafo 2.4.2, se sustituye "en el capítulo 18" por "en los capítulos 17 y 18".

22 Después del párrafo 2.6.5 actual se añade el siguiente apartado nuevo .5:

".5 a los efectos del presente párrafo, los espacios perdidos rellenos con plástico alveolar o con elementos modulares que confieren flotabilidad o cualquier espacio que carezca de un sistema de ventilación se consideran espacios perdidos, siempre que el plástico alveolar y los demás elementos cumplan plenamente lo establecido en 2.6.4."

23 En el párrafo 2.6.6 se suprime la última oración.

24 A continuación del párrafo 2.6.7, después del apartado 2.6.7.3, se añade la nueva sección siguiente:

"Se supondrá que las averías descritas en el presente párrafo tienen forma de paralelepípedo (un paralelepípedo se define como "un sólido contenido por paralelogramos", siendo el paralelogramo "una figura rectilínea de cuatro lados paralelos dos a dos." Si se aplica tal definición al párrafo 2.6.7 a, la cara interior, en su punto medio, será tangencial a la superficie de la extensión transversal de la penetración especificada, o tocará dicha superficie en dos puntos por lo menos, según se indica en la figura 2.6.7 a.

La penetración de la avería en el costado no tendrá una extensión superior a $0{,}2\nabla^{1/3}$ en la línea de flotación de proyecto, salvo cuando se establezca un valor inferior en 2.6.7.2. Véanse las figuras 2.6.7 b y 2.6.7 c.

En general, si se trata de un multicasco, se considera como periferia de la nave sólo la superficie del forro que abarca la superficie más externa del casco exterior en cualquiera de sus secciones.

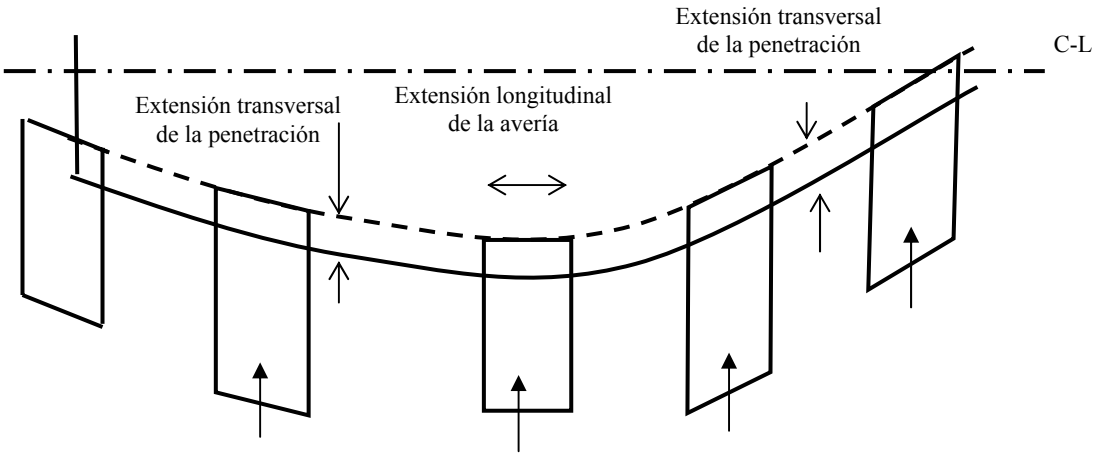


Figura 2.6.7 a

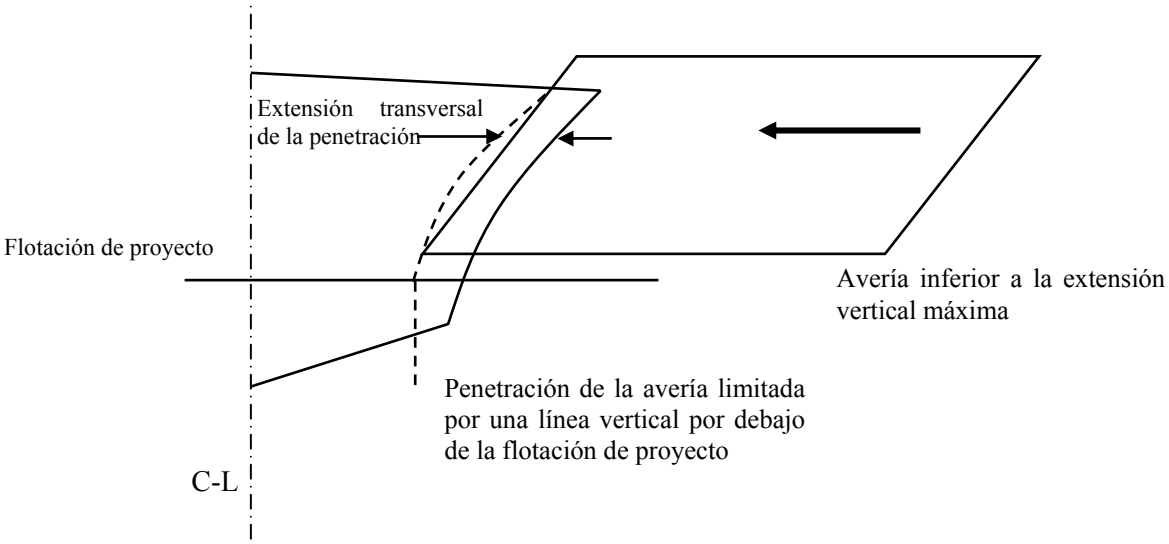


Figura 2.6.7 b

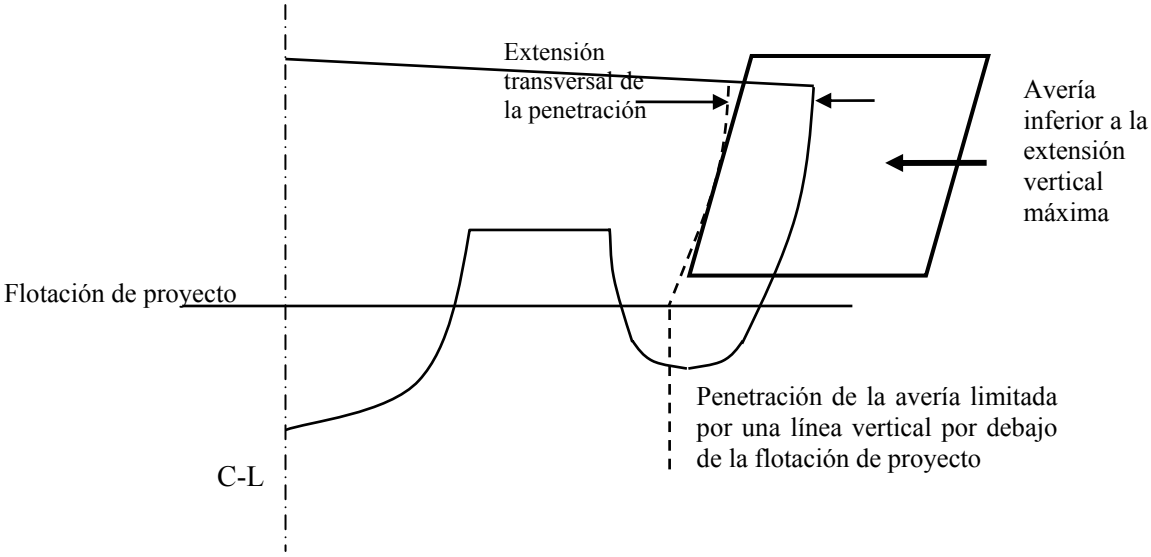


Figura 2.6.7 c"

25 En el párrafo 2.6.7, la enmienda no afecta al texto en español.

26 Los párrafos 2.6.8 a 2.6.12 actuales pasan a ser 2.6.9 a 2.6.13 y después del párrafo 2.6.7 existente se añade el nuevo párrafo 2.6.8 siguiente:

"2.6.8 Extensión de la avería a proa y a popa

2.6.8.1 Las siguientes extensiones de la avería se aplicarán a la proa y a la popa, según se indica en la figura 2.6.8:

.1 en el extremo de proa, la avería de la zona definida como A_{proa} en 4.4.1, cuyo límite a popa está dado por un plano vertical transversal, a condición de que dicha zona no deba prolongarse más hacia popa, desde el extremo proel de la envolvente estanca de la nave, que la distancia definida en 2.6.7.1; y

.2 en el extremo de popa, la avería en la zona a popa de un plano vertical transversal, situado a una distancia de $0{,}2\nabla^{1/3}$ hacia proa del extremo popel de la envolvente estanca del casco.

2.6.8.2 Las disposiciones que figuran en 2.6.6 respecto de las averías de menor extensión siguen siendo aplicables a tales averías.

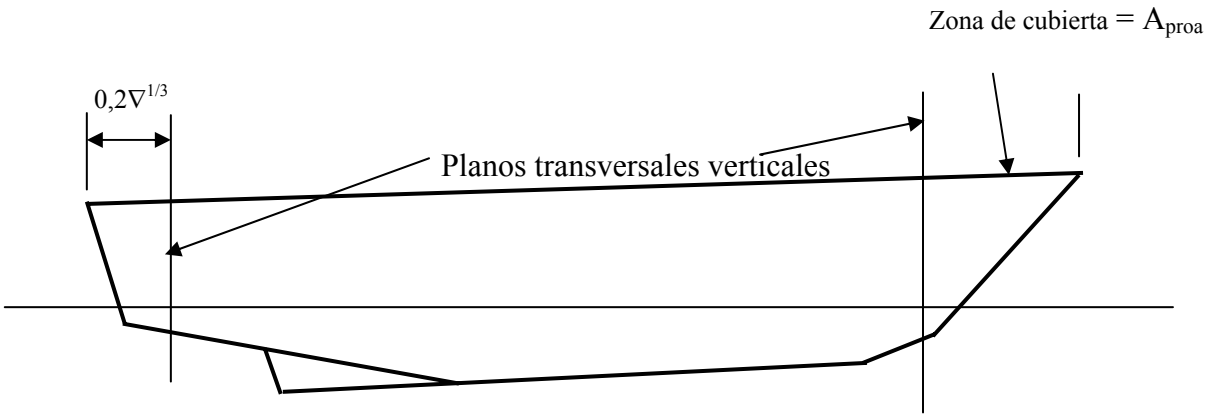


Figura 2.6.8"

27 En el párrafo 2.6.9.1.1.1, la expresión "a la velocidad de servicio" se sustituye por "al 90% de la velocidad máxima."

28 En el apartado 2.6.9.1.2, al final de la definición de "T" se añade el siguiente texto:

", siempre que estructuras tales como las aletas estabilizadoras simples o los apéndices de metal sólidos se consideren no flotantes y, por lo tanto, se excluyan."

29 Después del párrafo 2.6.9.2.2 actual se añade el nuevo párrafo 2.6.9.2.3 siguiente:

"2.6.9.2.3 Se supondrá que la avería tiene forma rectangular en el plano transversal, según se indica a continuación en la figura 2.6.9.2. Se supondrá también que la avería se

presenta en una serie de secciones de la extensión longitudinal definida conforme a la figura 2.6.9.2, manteniéndose el punto medio de la extensión de la avería medida en el contorno del forro a una distancia constante del eje longitudinal a todo lo largo de tal extensión.

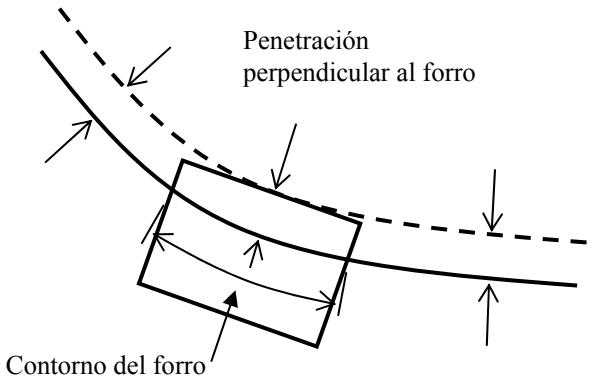


Figura 2.6.9.2"

30 En el párrafo 2.6.10.1, se añaden las palabras "por debajo de la línea de flotación de proyecto" entre "los cascos" y "que".

31 En el párrafo 2.6.10.2, después del apartado 2.6.10.2.3 se añade el nuevo apartado .4 siguiente:

".4 se supondrá que la avería tiene forma rectangular en el plano del forro de la nave y en el plano transversal, según se indica en la figura 2.6.9.2."

32 Los párrafos 2.7.2 a 2.7.8 actuales pasan a ser los párrafos 2.7.3 a 2.7.9 y después del párrafo 2.7.1 se añade el nuevo párrafo 2.7.2 siguiente:

"2.7.2 En todas las naves, cuando no sea factible efectuar una prueba de estabilidad precisa debido a que la altura del centro de gravedad (VCG o KG) es inferior a un tercio de la altura metacéntrica transversal (GM_T), la Administración podrá aceptar un valor del KG obtenido mediante cálculos cuidadosos, en vez de la prueba de estabilidad. En tales casos se efectuará una comprobación del desplazamiento para confirmar las características calculadas en rosca, incluida la LCG, que podrán aceptarse si el desplazamiento en rosca medido y la LCG no exceden del 2% y del 1% de L, respectivamente, en relación con los cálculos."

33 Al final del párrafo 2.7.7, se añade la nueva oración siguiente:

"En el caso de los vehículos anfibios de sustentación neumática ello puede lograrse mediante la utilización de indicadores de calado junto con las placas de referencia de cubierta."

34 En el párrafo 2.10, después del apartado .6 existente, se añaden los nuevos apartados .7 a .10 siguientes:

".7 Se considerará que la posición vertical del centro de gravedad de los pasajeros que supuestamente estén ocupando asientos es la correspondiente a la de los pasajeros sentados, y que todos los demás están de pie.

.8 En las cubiertas en que estén situados los puestos de reunión, el número de pasajeros en cada una de ellas será el que produzca el momento escorante máximo. Se considerará que las cubiertas adyacentes a aquellas en que se encuentran los puestos de reunión están ocupadas por todos los demás pasajeros, distribuidos de modo que su número en cada cubierta, combinado con el momento escorante total, produzca el ángulo de escora estática máxima.

.9 No se debe suponer que los pasajeros tienen acceso a la cubierta de intemperie ni que se concentran en exceso en cualquiera de los extremos de la nave, a menos que ello sea necesario como parte del procedimiento de evacuación previsto.

.10 Cuando haya asientos en las zonas ocupadas por los pasajeros, se considerará que cada asiento está ocupado por un pasajero, distribuyéndose los demás por las zonas libres de cubierta (incluidas las escaleras, si procede) a razón de cuatro pasajeros por metro cuadrado."

35 Después del párrafo 2.12.2 existente, se añade el nuevo párrafo 2.12.3 siguiente:

"2.12.3 La demostración del efecto del momento escorante producido por los pasajeros, calculado según 2.10 *supra*, o de una presión del viento de través definida, con la nave a velocidad de crucero, se realizará mediante un ensayo o prueba con modelo aplicando un momento escorante equivalente obtenido con pesos. El movimiento de los pasajeros sólo puede obviarse en naves en las cuales los avisos de seguridad (véase 8.4.1 y 18.7) exigen expresamente que los pasajeros permanezcan sentados durante todo el viaje."

CAPÍTULO 4

ALOJAMIENTOS Y MEDIDAS DE EVACUACIÓN

36 En el párrafo 4.3.4 se suprime la expresión "dos tercios de la velocidad de servicio" y se sustituye por "60% de la velocidad máxima."

37 En el párrafo 4.3.7 se suprime la expresión "a la velocidad de servicio" y se sustituye por "al 90% de la velocidad máxima."

38 En el párrafo 4.4.1 se suprime la expresión "velocidad de servicio" y se sustituye por "90% de la velocidad máxima."

39 En la tabla 4.4.2, en la parte correspondiente al grado de proyecto 2:

.1 el texto actual de párrafo 1.1 se sustituye por el siguiente:

"1.1 respaldos con deformación protectora y almohadillado"; y

.2 al final del párrafo 1.4 se inserta el texto "a menos que se hayan sometido a prueba de manera satisfactoria sin cinturones en dicha orientación y disposición".

40 Al final del párrafo 4.4.5 se añade la nueva oración siguiente:

"Los apoyabrazos y los respaldos de los asientos debidamente equipados de los espacios públicos pueden servir de asideros."

41 En el párrafo 4.6.1 se suprime "3g" y se sustituye por "3".

42 En el párrafo 4.7.10 se sustituye la segunda oración por la siguiente:

"También habrá marcas claras, incluida la ubicación del plano de lucha contra incendios, en la parte exterior de la nave para orientar al personal de salvamento."

43 Al final del párrafo 4.7.12 se añade el siguiente texto:

"Las puertas que permitan la evacuación de un espacio estarán ubicadas, de ser posible, en los extremos opuestos del mismo. En el caso de que las puertas para la evacuación estén situadas en el mismo extremo, entre éstas mediará una distancia superior a la máxima dimensión de dicho espacio."

44 Al final del párrafo 4.7.13 se añade el siguiente texto:

"Las prescripciones del presente párrafo no se aplican a los pasillos (pasajes longitudinales que separan a zonas de asientos) o espacios entre filas adyacentes de asientos. No obstante, la anchura de los pasillos y la disposición de los asientos serán tales que permitan que la nave cumpla las disposiciones sobre evacuación de la sección 4.8."

45 Los párrafos 4.7.14 a 4.7.16 actuales pasan a ser los párrafos 4.7.15 a 4.7.17, respectivamente, y se añade el nuevo párrafo 4.7.14 siguiente:

"4.7.14 Los espacios de categoría especial utilizados para la estiba de vehículos automotores estarán provistos de pasarelas para llegar a medios de evacuación seguros, que tengan al menos 600 mm de anchura."

46 Al final del párrafo 4.7.17 se añade la siguiente nueva oración:

"Al menos un medio de evacuación desde un espacio de máquinas consistirá bien en una escala que conduzca a una puerta o escotilla (que no sea una escotilla horizontal a ras de cubierta), o en una puerta situada en la parte inferior de dicho espacio y que dé acceso a un compartimiento adyacente desde el que se haya dispuesto un medio de evacuación seguro."

47 Después del párrafo 4.7.17 existente se añade el nuevo párrafo 4.7.18 siguiente:

"4.7.18 Los espacios utilizados de manera ocasional por los miembros de la tripulación pueden tener un solo medio de evacuación siempre y cuando éste sea independiente de las puertas estancas."

48 Al final del párrafo 4.8.1 se añade la siguiente nueva oración:

"Al calcular el tiempo de evacuación, se considerará que todos los medios de evacuación pueden utilizarse y no será necesario que, al determinar sus dimensiones, se tenga en cuenta el número adicional de personas que puedan llegar procedentes de otros medios de escape en caso de que uno o más de esos medios de escape se pierdan o queden inservibles."

49 Los párrafos 4.8.10 y 4.8.11 existentes pasan a ser 4.8.11 y 4.8.12 y se añade el nuevo párrafo 4.8.10 siguiente:

"4.8.10 Si la Administración estima que el tiempo de evacuación determinado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 4.8.1 a 4.8.9 puede calcularse así con precisión, podrá aceptar una demostración de la evacuación en la que no se exija que las personas desciendan por un sistema de evacuación marino o un medio de evacuación equivalente, siempre que el tiempo necesario para embarcar en la embarcación de supervivencia pueda determinarse:

.1 con los datos obtenidos en las pruebas de homologación del equipo; o

.2 extrapolando el tiempo obtenido en los ensayos en los que haya intervenido un número limitado de participantes; o

.3 mediante una combinación de los apartados 1 y 2."

CAPÍTULO 6

FONDEO, REMOLQUE Y ATRAQUE

50 Después del párrafo 6.1.3 existente se añade el nuevo párrafo 6.1.4 siguiente:

"6.1.4 Las cargas aplicadas a las bitas, norays, etc., cualquiera que sea la carga de servicio, cuyo valor no excederá la resistencia a la rotura de la cadena del ancla o de las estachas de amarre, no causarán un daño a la estructura del casco que menoscabe la integridad de estanquidad de la nave. Se exigirá un margen de resistencia de al menos un 20% por encima de la carga resultante basada en la resistencia a la rotura mínima especificada de la cadena o espía."

CAPÍTULO 7

SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

51 En el primer apartado del párrafo 7.3.1.2 se sustituye "1.4.4" por "1.4.5".

52 En el primer apartado del párrafo 7.3.1.3 se sustituye "1.4.5" por "1.4.6".

53 En el párrafo 7.3.1.4, las palabras "definidos en 1.4.15" se sustituyen por "definidos en 1.4.16".

54 El párrafo 7.3.2 actual pasa a ser 7.3.3 y se añade el nuevo párrafo 7.3.2 siguiente:

"7.3.2 En relación con la clasificación de los espacios del párrafo 7.3.1, se aplicarán los siguientes criterios adicionales:

.1 Si un espacio está dividido por mamparos parciales en dos (o más) zonas menores de manera que formen espacios cerrados, éstos estarán rodeados de mamparos y cubiertas de conformidad con lo prescrito en las tablas 7.4-1 y 7.4-2, según corresponda. Sin embargo, si los mamparos que dividen estos espacios están abiertos en un 30% como mínimo, se podrá considerar que tales espacios constituyen un solo espacio.

.2 Los pañoles que ocupen una superficie de cubierta inferior a 2 m^2 pueden aceptarse como parte del espacio al que den servicio, siempre que tengan ventilación a dicho espacio y que no contengan materiales ni equipo que entrañen riesgo de incendio.

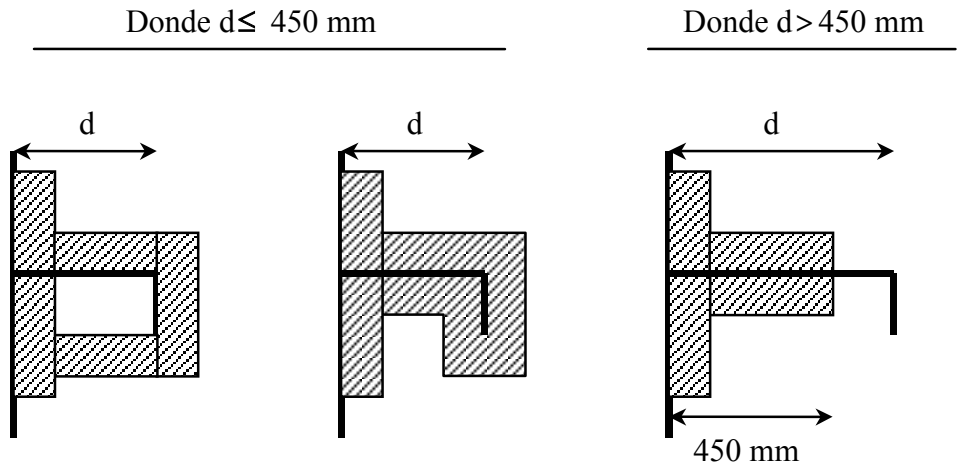
.3 Cuando un espacio reúna las características especiales de dos o más categorías, el tiempo de protección estructural contra incendios de las divisiones corresponderá al de la categoría que tenga el valor mayor. Por ejemplo, el tiempo de protección estructural contra incendios de las divisiones de los compartimientos de grupos electrógenos de emergencia corresponderá al valor más alto previsto para dicho espacio cuando éste se considere como un puesto de control (D) o un espacio de máquinas (A)."

55 Después del párrafo 7.3.3 existente se añaden los nuevos párrafos 7.3.4 a 7.3.6 y las figuras conexas 7.3.4 a, 7.3.4 b y 7.3.6 siguientes:

"7.3.4 Para evitar la transmisión de calor en las intersecciones y los puntos terminales, el aislamiento de la cubierta o de los mamparos se prolongará 450 mm como mínimo más allá de la intersección o del punto terminal, en el caso de estructuras de acero y aluminio (véanse las figuras 7.3.4 a y 7.3.4 b).

7.3.5 Si un espacio se halla dividido por una cubierta o mamparo y el aislamiento contra incendios exigido para cada espacio es diferente, el aislamiento con el mayor tiempo de protección estructural contra incendios se prolongará sobre la cubierta o el mamparo que tenga el aislamiento de menor tiempo de protección estructural contra incendios hasta una distancia mínima de 450 mm más allá del punto de separación entre estos espacios.

7.3.6 Cuando sea necesario perforar la parte inferior del aislamiento contra incendios para permitir el desagüe, su construcción se ajustará a las especificaciones estructurales de la figura 7.3.6.



d = profundidad del refuerzo o vagra

Figura 7.3.4 a

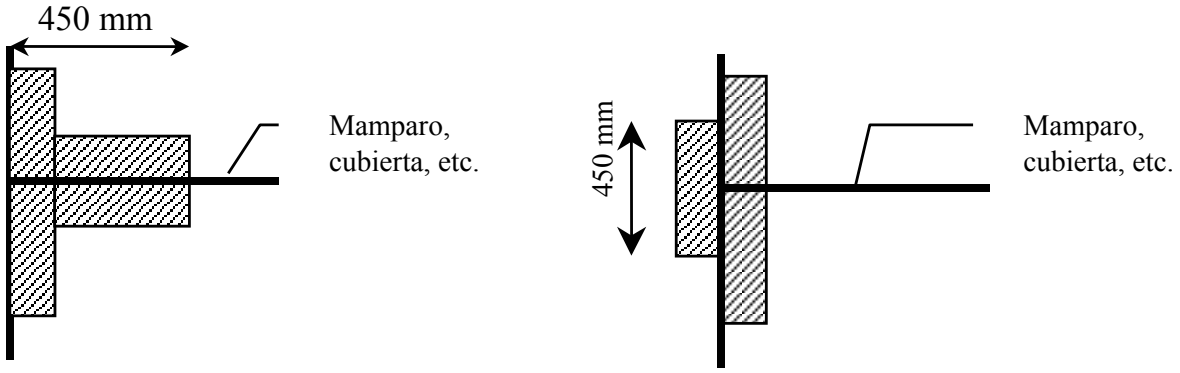


Figura 7.3.4 b

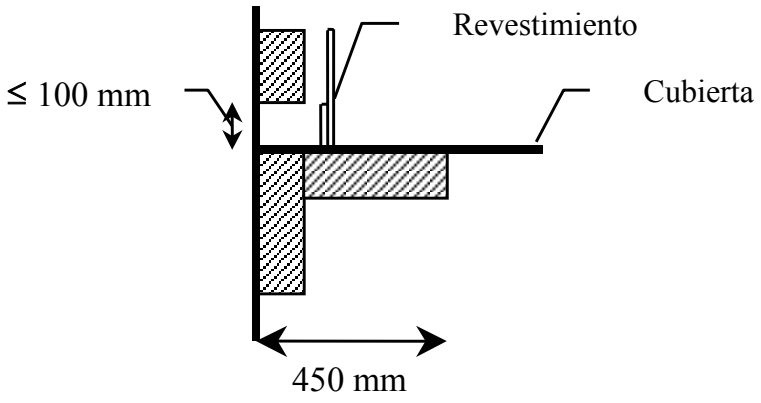


Figura 7.3.6"

56 Después del párrafo 7.4.1.3 actual se añade el nuevo párrafo 7.4.1.4 siguiente:

"7.4.1.4 Lo dispuesto en el párrafo 7.4.1.3 no se aplica a apéndices, tales como hélices propulsoras, conductos de aire de las hélices, ejes de transmisión, timones y otras superficies de gobierno, arbotantes, bordones, faldones flexibles, etc., que no forman parte de la estructura principal de la nave."

57 En las tablas 7.4-1 y 7.4-2 se sustituye el texto de la nota 1 por el siguiente:

"1 La parte superior de las cubiertas en espacios protegidos por sistemas fijos de extinción de incendios no necesita estar aislada."

58 En la segunda oración del párrafo 7.4.2.1 se sustituye la expresión "durante el desplazamiento en rosca de la nave" por "al menos 300 mm por debajo de la línea de flotación con la nave en rosca en la modalidad de desplazamiento".

59 Al final del párrafo 7.4.2.6 se añade la nueva frase siguiente:

"En el caso de ejes de maquinaria que pasan por divisiones estancas pirorresistentes, se tomarán las medidas necesarias para garantizar que no se compromete la integridad de la estanquidad ni la integridad de la pirorresistencia de la división exigidas."

60 Después del párrafo 7.4.2.6 actual se añade el nuevo párrafo 7.4.2.7 siguiente:

"7.4.2.7 Podrán aceptarse aberturas de ventilación en las puertas de entrada a los aseos públicos siempre que estén situadas en su parte inferior y lleven rejillas de un material incombustible o pirorrestrictivo que se puedan cerrar desde el exterior del espacio."

61 Al final del párrafo 7.4.3.2 se añade la nueva oración siguiente:

"El aislamiento contra incendios en tales espacios podrá estar cubierto por planchas de metal (no perforadas) o por lana de vidrio resistente al vapor de agua, selladas debidamente en las juntas."

62 En el párrafo 7.4.3.3.1 se añade "(por ejemplo, escritorios, armarios, tocadores, burós y aparadores)" después de "muebles empotrados."

63 Al principio del párrafo 7.4.3.4 se añaden las palabras "A reserva de lo dispuesto en el párrafo 7.4.3.5."

64 Después del párrafo 7.4.3.4 actual se añade el nuevo párrafo 7.4.3.5 siguiente y los párrafos 7.4.3.5 a 7.4.3.10 actuales pasan a ser párrafos 7.4.3.6 a 7.4.3.11:

"7.4.3.5 Lo dispuesto en 7.4.3.4 no se aplica a las particiones, ventanas o portillos de vidrio que se considera que son incombustibles y que cumplen las prescripciones para las superficies con débil propagación de la llama ni a los componentes y materiales mencionados en 7.4.3.3."*

* Véanse el párrafo 7.9.3.4 y el Código PEF, anexo 2, párrafos 1 y 5.1.

65 Se suprime la última oración del párrafo 7.4.4.1.

66 Se añade el nuevo párrafo 7.4.4.2 siguiente después del párrafo 7.4.4.1 y los párrafos 7.4.4.2 a 7.4.4.3 actuales pasan a ser 7.4.4.3 y 7.4.4.4:

"7.4.4.2 Se podrán instalar escaleras abiertas en un espacio público que se extienda únicamente a dos cubiertas, siempre que se encuentren totalmente dentro de dicho espacio y que cumplan las siguientes condiciones:

.1 todos los niveles se utilizan para el mismo propósito;

.2 la superficie de abertura entre la parte inferior y superior del espacio es al menos un 10% de la superficie de cubierta situada entre la parte superior y la parte inferior de dicho espacio;

.3 el proyecto es tal que las personas que se encuentren dentro del espacio adviertan o puedan ver fácilmente el comienzo de un incendio o de una situación peligrosa localizada dentro de dicho espacio;

.4 se suministran medios de evacuación suficientes desde ambos niveles del espacio que conduzcan directamente a una zona o a un compartimiento seguro adyacente; y

.5 la totalidad del espacio está protegida por una sección del sistema de rociadores."

67 Se sustituye la segunda oración del párrafo 7.4.4.4 por la siguiente:

"No será necesario colocar pantallas que impidan el tiro del aire en los espacios públicos de naves de categoría A que tienen un solo espacio público y, en otras naves, en espacios con cielos rasos abiertos (cielos rasos perforados) con aberturas del 40% o más y situadas de tal manera que si se declara un incendio detrás del cielo raso éste pueda verse y extinguirse fácilmente."

68 Al final del párrafo 7.5.2 se añade la nueva oración siguiente:

"Se acepta la utilización de aluminio en los tanques colectores del aceite lubricante de los motores o en los alojamientos de los filtros de aceite lubricante que vayan montados en los motores."

69 En el párrafo 7.6.1 se añade la siguiente oración entre las dos ya existentes:

"Los mandos serán fácilmente accesibles y estarán marcados de forma clara y permanente, e indicarán si el dispositivo de cierre está abierto o cerrado."

70 En el párrafo 7.6.3.2 se añade "(el cruce entre el conducto y la bóveda del fogón de la cocina)" a continuación de la expresión "parte inferior del conducto."

71 En el párrafo 7.6.3.4 se sustituye la palabra "medios" de la segunda oración por la expresión "medios de accionamiento a distancia, situados junto a los medios de telemando mencionados."

72 Al final del párrafo 7.6.3.5 actual se añade la nueva oración siguiente:

"Como mínimo, se instalará una escotilla cerca del extractor y otras en zonas en las que se acumule mucha grasa, por ejemplo la parte inferior del conducto mencionado en 7.6.3.2."

73 Al final del párrafo 7.6.4 actual se añade la nueva oración siguiente:

"Las válvulas de mariposa contraincendios y contra el humo se instalarán de modo que sean fácilmente accesibles. Cuando estén situadas detrás de cielos rasos o revestimientos, tendrán un registro en el cual se fijará una placa con el número de identificación de la válvula de mariposa. Dichas placas con el número de identificación también estarán fijadas en los telemandos necesarios."

74 En el párrafo 7.6.6 se añade el siguiente texto antes de la última oración:

"El cierre manual podrá efectuarse con medios mecánicos de suelta o mediante la activación por telemando de la válvula de mariposa contraincendios y contra el humo con un interruptor eléctrico a prueba de fallos o con un mecanismo neumático de suelta (por resorte, etc.)."

75 En el párrafo 7.7.1 se añade el siguiente texto después de la primera oración:

"En los puestos de control que no se ocupan regularmente (por ejemplo, los compartimientos de grupos electrógenos de emergencia) no es necesario instalar avisadores de accionamiento manual."

76 En el párrafo 7.7.1.1.4 se añade al final de la primera oración el texto ", cada una de las cuales constará de un conjunto de detectores de incendios y avisadores de accionamiento manual que producen una señal en el (los) indicador(es) prescrito(s) en el presente párrafo."

77 En la primera oración del párrafo 7.7.1.1.9 se suprime el texto después de "7.11.1" y se añade la nueva oración siguiente al final del párrafo:

"A pesar de las prescripciones previas del presente párrafo, la Administración podrá aceptar que la misma sección de detectores preste servicio a los espacios que ocupan más de una cubierta si tales espacios están situados en el extremo proel o popel de la nave o si están dispuestos de manera tal que constituyen espacios comunes en distintas cubiertas (por ejemplo, cámaras de ventiladores, cocinas, espacios públicos, etc.)."

78 Al final del párrafo 7.7.1.1.10 se añade la nueva oración siguiente:

"En el caso de los sistemas de detección de incendios con detectores de incendios identificables a distancia e individualmente, la presente prescripción se considerará cumplida si no se incluyen espacios de máquinas de elevado riesgo de incendio en un bucle (circuito eléctrico que conecta en secuencia los detectores de varias secciones y que está conectado (entrada y salida) a los indicadores) que abarque los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control."

79 En el párrafo 7.7.1.1.14 se sustituye el texto que figura después de la expresión "si bien" por el siguiente:

"el cuadro de control podrá utilizarse para llevar a cabo una o varias de las siguientes funciones:"

.1 activar el sistema de radiobúsqueda;

.2 parar los ventiladores;

.3 cerrar las puertas contraincendios;

.4 cerrar las válvulas de mariposa contraincendios y contra el humo; y

.5 activar el sistema de rociadores."

80 En el párrafo 7.7.1.1.15 se sustituye el texto del párrafo introductorio por el siguiente:

"Los sistemas de detección de incendios que permitan identificar individualmente cada uno de los detectores (es decir, que tienen capacidad de identificación de la dirección de la zona) estarán dispuestos de modo que:"

81 Al final del párrafo 7.7.1.1.15.1 se añaden las siguientes frases:

"y ningún bucle atraviese dos veces un mismo espacio. Cuando esto no resulte factible (por ejemplo, en los espacios públicos de grandes dimensiones), la parte del bucle que tenga que atravesar por segunda vez un espacio se instalará a la mayor distancia posible de las otras partes del mismo bucle."

82 La enmienda propuesta para el párrafo 7.7.1.1.15.2 no afecta al texto español.

83 Después del párrafo 7.7.1.1.15 actual se añade el nuevo párrafo 7.7.1.1.16 siguiente:

"En espacios de cubierta para vehículos, durante el embarque y desembarque de vehículos podrá desactivarse mediante un temporizador el sistema de detección de incendios, excluidos los avisadores de accionamiento manual."

84 Se sustituye la última oración del párrafo 7.7.1.2.3 por la siguiente:

"Los detectores colocados en posiciones elevadas estarán a una distancia mínima de 0,5 m de los mamparos, salvo en pasillos, taquillas y escaleras."

85 Se añade la siguiente oración al final del párrafo 7.7.3.1:

"El sistema se podrá controlar por telemando de manera que resulte plenamente utilizable desde el compartimiento de gobierno sin que el personal tenga que intervenir en el exterior de dicho espacio en condiciones normales."

86 Se añade el nuevo párrafo siguiente 7.7.3.2 después del párrafo 7.7.3.1 existente y los párrafos 7.7.3.2 a 7.7.3.3 actuales pasan a ser párrafos 7.7.3.3 y 7.7.3.4:

"Todo sistema fijo de extinción de incendios que se instale en la nave ha de cumplir lo dispuesto en la presente subsección independientemente de si dicho sistema está contemplado en 7.7."

87 En el párrafo 7.7.3.3.3 se añade el texto siguiente después de la primera oración:

"Las tuberías podrán atravesar los espacios de alojamiento siempre que tengan un espesor considerable y se haya verificado su estanquidad, una vez instaladas, mediante una prueba con una carga hidrostática no inferior a 5 N/mm^2. Además, las tuberías que atraviesen zonas de alojamiento estarán unidas únicamente por soldadura y no deben tener desagües u otras aberturas dentro de tales espacios. Las tuberías no atravesarán espacios refrigerados."

88 Al final del párrafo 7.7.3.3.5 se añade la oración siguiente:

"Las aberturas por las que pueda penetrar aire en un espacio protegido o escaparse gas del mismo podrán cerrarse desde el exterior del espacio protegido."

89 Al final del párrafo 7.7.3.3.6 se añade el texto siguiente:

"correspondiente al volumen total del espacio de máquinas más el volumen del aire de los recipientes de aire convertido en volumen de aire libre. También se podrá instalar en cada recipiente de aire una tubería de descarga conectada a una válvula de seguridad, a condición de que conduzca directamente al aire libre."

90 En la primera oración del párrafo 7.7.3.3.7, a continuación de la expresión "trabaje el personal o" se añaden las palabras "en el que pueda preverse que entrará el personal (por ejemplo, espacios de transbordo rodado) y al que se acceda por puertas o escotillas." En la segunda frase, se sustituye la palabra "sonará" por la expresión "sonará automáticamente (por ejemplo, al abrirse la puerta del dispositivo de descarga)."

91 Se añade el texto siguiente al final del párrafo 7.7.3.3.10:

"Se considera que dos espacios están separados cuando entre ellos haya divisiones que cumplan lo prescrito en las tablas 7.4-1 y 7.4-2, según proceda, o cuando las divisiones sean de acero."

92 Se añade el texto siguiente al final del párrafo 7.7.3.3.12:

"sin desplazar totalmente los recipientes de su posición fija."

93 Se sustituye el párrafo 7.7.3.3.1.4 actual por el siguiente:

"7.7.3.3.14 Cuando el agente extintor de incendios esté almacenado fuera de un espacio protegido, se hallará en un espacio situado en un lugar seguro y fácilmente accesible. A efectos de la aplicación de las tablas 7.4-1 y 7.4-2, dichos espacios de almacenamiento se considerarán como puestos de control. Las siguientes prescripciones se aplican únicamente a los espacios de almacenamiento del agente extintor de los sistemas fijos de extinción de incendios por gas:

.1 el espacio de almacenamiento no se utilizará para otros propósitos;

.2 si el espacio de almacenamiento se encuentra bajo cubierta, no se encontrará más abajo de una cubierta por debajo de la cubierta expuesta, y será posible acceder directamente a él por una escalera o escala desde la cubierta expuesta;

.3 los espacios que se encuentren bajo cubierta o los espacios a los que no se puede acceder desde la cubierta expuesta, dispondrán de un sistema de ventilación mecánico previsto para aspirar el aire de la parte inferior del espacio y que tenga las dimensiones necesarias para permitir como mínimo seis renovaciones de aire por hora; y

.4 las puertas de acceso se abrirán hacia afuera, y los mamparos y cubiertas que constituyan los límites entre dichos compartimientos y los espacios cerrados contiguos, incluidas las puertas y otros medios de cierre de toda abertura de los mismos, serán herméticos."

94 Se añade el siguiente texto al final del párrafo 7.7.4:

"Los extintores portátiles:

.1 no deberán exceder los 23 kg de masa total;

.2 tendrán una capacidad mínima de 5 kg si son de polvo seco o de dióxido de carbono;

.3 tendrán una capacidad mínima de 9 litros si son de espuma;

.4 serán objeto de un examen anual por parte de una persona competente;

.5 irán provistos de una marca que indique la fecha del último examen;

.6 se someterán a un ensayo de presión hidráulica cada 10 años (las botellas de los extintores de incendios y las botellas de gas propulsante);

.7 no se colocarán en los espacios de alojamiento si son de dióxido de carbono;

.8 que estén en los puestos de control y en otros espacios en que haya equipo eléctrico o electrónico o dispositivos necesarios para la seguridad de la nave funcionarán con agentes extintores que no sean conductores de la electricidad ni puedan dañar el equipo o los dispositivos;

.9 estarán listos para su utilización y situados en lugares fácilmente visibles a los que se pueda tener acceso rápida y fácilmente en todo momento en caso de incendio;

.10 estarán ubicados de modo que las condiciones climatológicas, las vibraciones u otros factores externos no los dejen inservibles; y

.11 estarán provistos de un dispositivo que permita determinar si ya han sido utilizados."

95 En el párrafo 7.7.5.1, la expresión "bombas de accionamiento independiente" se sustituye por "bombas alimentadas por fuentes de energía independientes."

96 En el párrafo 7.7.5.3 antes de la última oración se añade el siguiente texto:

"El colector podrá drenarse y podrá disponer de válvulas que permitan aislar los ramales cuando el colector se utilice para fines distintos de la lucha contra incendios."

97 Al final del párrafo 7.7.5.4 se añade el siguiente texto:

"Se emplazará una boca contraincendios en el exterior y cerca de cada una de las entradas a un espacio de máquinas."

98 En el párrafo 7.7.5.5 el texto que sigue a "material no perecedero" se sustituye por el siguiente:

"Las mangueras contraincendios tendrán una longitud de:

.1 10 m como mínimo;

.2 no más de 15 m en los espacios de máquinas; y

.3 no más de 20 m en los otros espacios y cubiertas expuestas."

99 En el párrafo 7.8.1.1, se añaden las palabras "A reserva de lo dispuesto en 7.8.1.2," al comienzo de la primera oración y se suprime la segunda oración. A continuación de las palabras "espacio de carga rodada", se añade ", incluidos los espacios abiertos de carga rodada".

100 Después del párrafo 7.8.1.1 existente se añade el nuevo párrafo 7.8.1.2 siguiente y los párrafos 7.8.1.2 y 7.8.1.3 actuales pasan a ser párrafos 7.8.1.3 y 7.8.1.4:

"7.8.1.2 Sólo será necesario aislar la parte inferior de las cubiertas para vehículos de los espacios de categoría especial o de los espacios de carga rodada, incluidos los espacios abiertos de carga rodada, cuando se requiera. Se podrá aceptar que las cubiertas para vehículos que estén situadas totalmente dentro de los espacios de carga rodada no tengan protección estructural contra incendios a condición de que no formen parte de la estructura principal de soporte de carga de la nave, ni le den apoyo, y de que se tomen medidas satisfactorias para garantizar que la seguridad de la nave no se vea afectada por un derrumbamiento parcial o total de estas cubiertas internas, ni tampoco la capacidad de lucha contra incendios, la integridad de las divisiones pirorresistentes ni los medios de evacuación."

101 Al final del párrafo 7.8.2 se añade el texto siguiente:

"7.8.2.1 Las bombas del sistema serán capaces de mantener:

.1 en las naves de categoría A, la mitad del régimen total de aplicación prescrito cuando no funcione una de las unidades de bombeo; y

.2 en las naves de categoría B, el régimen total de aplicación prescrito cuando no funcione una de las cámaras de bombeo.

7.8.2.2 Los sistemas fijos de extinción de incendios cumplirán las siguientes prescripciones:

.1 el colector de las válvulas debe estar provisto de un manómetro y cada una de las válvulas debe estar marcada;

.2 en el espacio en que estén situadas las válvulas se colocará un panel con las instrucciones de funcionamiento y mantenimiento de la instalación; y

.3 el sistema de tuberías estará provisto de un número suficiente de válvulas de drenaje."

102 Al final del párrafo 7.8.4.1 se añade el siguiente texto:

" - un nebulizador de agua consiste en una tubería metálica con forma de L, cuyo segmento más largo tenga aproximadamente 2 m de longitud y se pueda conectar a una manguera contraincendios, y cuyo segmento más corto tenga aproximadamente 250 mm de longitud y esté conectado a una lanza fija nebulizadora de agua o se pueda conectar a una lanza aspersora."

103 Al final del párrafo 7.8.4.3 se añade el siguiente texto:

"Además de cumplir lo dispuesto en 7.7.4, los extintores servirán para los incendios de clase A y B y tendrán una capacidad mínima de 12 kg de polvo seco, u otro material equivalente."

104 El párrafo 7.8.6 actual pasa a ser 7.8.6.1 y en la primera oración las palabras "se instalarán imbornales" se sustituyen por "los medios de bombeo y achique serán tales que eviten dicha acumulación. Los imbornales que se instalen con este propósito se dispondrán de modo."

105 Después del párrafo 7.8.6.1 actual se añade el nuevo párrafo 7.8.6.2 siguiente:

"7.8.6.2 Con respecto a los imbornales y las bombas de achique instaladas de conformidad con lo dispuesto en 7.8.6.1:

.1 al calcular la cantidad de agua que pueda tener que achicarse se tendrá en cuenta la capacidad tanto de las bombas del sistema de aspersión de agua como del número prescrito de lanzas de mangueras contraincendios;

.2 el sistema de achique tendrá una capacidad no inferior al 125% de la capacidad que se especifica en el párrafo .1 *supra*; y

.3 los pozos de sentina tendrán capacidad suficiente y estarán dispuestos en el forro exterior del costado del buque, guardando una distancia entre uno y otro que no sea superior a 40 m en cada compartimiento estanco."

106 En el párrafo 7.8.7.1 se sustituye el texto que figura después de la primera oración por el siguiente:

"El equipo eléctrico que se instale a más de 450 mm por encima de la cubierta o plataforma estará encerrado y protegido por una envuelta de protección contra la entrada de agua basada en una norma internacional aceptable para la Organización*. No obstante, si la instalación del equipo eléctrico y el cableado a una altura inferior a 450 mm por encima de la cubierta o plataforma es necesaria para el funcionamiento de la nave en condiciones de seguridad, dichos equipo eléctrico y cableado podrán instalarse siempre que el equipo esté certificado como de "un tipo seguro" de acuerdo con una norma internacional aceptable para la Organización**.

* Véase la publicación 529 de la CEI - *Degrees of protection provided by enclosures, in particular, refer to the standards for an ingress protection of at least IP 55*, o véase la publicación 79 de la CEI - *Electrical apparatus for explosive gases suitable, in particular, refer to the standards for protection by an apparatus for use in zone 2 areas*.

** Véase la publicación 79 de la CEI - *Electrical apparatus for explosive gases suitable, in particular, refer to the standards for equipment and wiring to be suitable for use in zone 1 areas*'"

107 El texto del párrafo 7.8.7.2 se sustituye por el siguiente:

"7.8.7.2 El equipo eléctrico instalado en un conducto de salida del aire de ventilación será de un tipo certificado como "seguro." El equipo y el cableado, de haberlo, serán adecuados para su empleo en espacios de la zona 1, según se definen en la publicación 79 de la CEI, y la salida de todo conducto de extracción estará situada en lugar seguro, teniendo en cuenta otras posibles fuentes de ignición".

108 En el párrafo 7.10.1.2, después de "nebulizador de agua" se añaden las palabras "que cumpla lo prescrito en 7.8.4.1".

109 En el párrafo 7.10.2 se sustituyen las palabras "o los juegos de equipo individual se almacenarán de modo que" por "y los juegos de equipo individual se almacenarán en lugares que estén marcados de manera clara y permanente de modo que".

110 En el párrafo 7.10.3.1.2 se suprimen las palabras "y guantes".

111 En el párrafo 7.10.3.1.4 se sustituye la expresión "de un tipo aprobado" por las palabras "de tipo antideflagrante aprobada, certificada para gases del grupo II A y temperatura de la clase T 3".

112 Al final del párrafo 7.10.3.1.5 se añaden las palabras "cuyo mango debe estar provisto de un aislamiento contra la alta tensión".

113 Se suprimen los párrafos 7.10.3.2 y 7.10.3.2.1 y el párrafo 7.10.3.2.2 pasa a ser el 7.10.3.2 y se inserta la expresión "de un tipo aprobado" después de "aparato respiratorio".

114 Se sustituye la segunda oración del párrafo 7.10.3.2 por la siguiente:

> "Se proveerán dos cargas de respeto por cada aparato respiratorio apropiadas para su utilización con éstos."

115 En el párrafo 7.10.3.3 se sustituye la expresión "de resistencia y longitud suficientes" por "de aproximadamente 30 m de longitud y de resistencia suficiente" y se añade la nueva oración siguiente:

> "El cable de seguridad se someterá a una prueba de carga estática de 3,5 kN durante 5 min."

116 Al final del párrafo 7.11.1.3 se añaden las palabras "dentro del tiempo de protección estructural contra incendios en las zonas de elevado riesgo de incendio."

117 En el párrafo 7.13.1, después de la primera oración se añade el siguiente texto:

> "Las escaleras abiertas a una cubierta se considerarán parte del espacio al cual conducen y, en consecuencia, estarán protegidas por el sistema de rociadores de que disponga dicho espacio."

118 En el párrafo 7.13.3, la expresión "a la velocidad de servicio" se sustituye por "al 90% de la velocidad máxima".

119 Se inserta la siguiente oración antes del texto actual del párrafo 7.17.1:

> "7.17.1 El transporte de mercancías peligrosas en bultos se llevará a cabo de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG."

120 El texto del párrafo 7.17.2.2 se sustituye por el siguiente:

".2 naves portacontenedores y espacios de carga construidos especialmente para el transporte de mercancías peligrosas en contenedores y en cisternas portátiles. En este contexto, un espacio construido especialmente para el transporte de contenedores es un espacio de carga provisto de guías de estructuras celulares para la estiba y sujeción de contenedores."

121 En el párrafo 7.17.2.3 se añaden las palabras ", incluidos los espacios de categoría especial definidos en el Código IMDG," a continuación de "espacios de carga rodada".

122 Al final del párrafo 7.17.3 se añade el siguiente texto:

"A los efectos de la presente sección, por la expresión "en cubierta" se entenderá los espacios sobre la cubierta de intemperie."

123 En el párrafo 7.17.3.1.2 se sustituye la palabra "alimentar" por "alimentar a la vez los medios estipulados en 7.17.3.1.3 para el mayor espacio de carga que se haya designado y", y después de la primera oración se añade el siguiente texto:

"La capacidad total de la bomba principal contraincendios (o bombas), sin incluir la capacidad de la bomba contraincendios de emergencia, de haberla, se ajustará a dicha prescripción."

124 En el párrafo 7.17.3.1.3 actual:

.1 la primera modificación no afecta al texto en español;

.2 se sustituye la expresión "grandes cantidades de agua" por "una cantidad de agua que no sea inferior a 5 *l*/min/m^2 de la superficie horizontal de los espacios de carga"; y

.3 se añade la expresión "cumplir lo prescrito en 7.8.6 y" a continuación de "los medios de desagüe y achique deberán".

125 Al final del párrafo 7.17.3.1.4 se añade la siguiente oración:

"También podrá aceptarse la sustitución por un sistema a base de espuma de alta expansión que cumpla lo dispuesto en la regla II-2/10.4.1.1.2 del Convenio."

126 Después del párrafo 7.17.3.1.4 actual se añaden los nuevos párrafos 7.17.3.1.5 y 7.17.3.1.6 siguientes:

"7.17.3.1.5 Lo prescrito de 7.17.3.1.1 a 7.17.3.1.4 podrá satisfacerse con un sistema de aspersión de agua que cumpla lo dispuesto en las normas elaboradas por la Organización*, siempre que la cantidad de agua necesaria para luchar contra un incendio en el mayor espacio de carga permita utilizar simultáneamente el sistema de aspersión de agua y los cuatro chorros procedentes de las lanzas de mangueras contraincendios, de conformidad con lo dispuesto en 7.17.3.1.2.

---

* Véanse los párrafos 9.2, 9.3 y 9.4 de las Directrices provisionales para buques portacontenedores sin tapas de escotillas (MSC/Circ.608/Rev.1).

7.17.3.1.6 Las naves que transportan mercancías peligrosas estarán provistas de tres mangueras contraincendios y las boquillas correspondientes, de conformidad con lo dispuesto en 7.7.5.6, además de las prescritas en 7.7.5.5."

127 En la primera oración del párrafo 7.17.3.2 se añade la expresión "o cubiertas para vehículos" después de la expresión "espacios de carga cerrados".

128 Después de la primera oración del párrafo 7.17.3.4.2 se añade la siguiente oración: "Los extractores serán de un tipo que no produzca chispas.", y el texto de la última oración se sustituye por el siguiente:

"Se colocarán guardas de tela metálica adecuadas cuyo tamiz no supere los 13 mm x 13 mm sobre las aberturas de entrada y salida de la ventilación para impedir la penetración de cuerpos extraños en la caja del ventilador."

129 El actual párrafo 7.17.3.4.3 pasa a ser el 7.17.3.4.4, se cambia la referencia pertinente en la tabla 7.17-2 y se añade el nuevo párrafo 7.17.3.4.3 siguiente:

"7.17.3.4.3 Si los espacios adyacentes no están separados de los espacios de carga por mamparos o cubiertas estancos al gas, se les aplican las mismas prescripciones sobre ventilación que al propio espacio de carga, según lo prescrito en la regla II-2/19.3.4.2 del Convenio y en las orientaciones publicadas por la Organización."

130 Después del actual párrafo 7.17.3.4.4 se añade el nuevo párrafo 7.17.3.4.5 siguiente:

"7.17.3.4.5 En las naves portacontenedores sin tapas de escotilla sólo se prescribe ventilación mecánica para la parte inferior de la bodega de carga, para lo cual se requiere la construcción de los correspondientes conductos. El régimen de ventilación será, como mínimo, de dos renovaciones de aire por hora, tomando como base el volumen de una bodega vacía debajo de la cubierta de intemperie."

131 En la tabla 7.17-1 se añade a "Mercancías peligrosas sólidas a granel", en la primera fila de la columna situada al extremo derecho de la tabla, la siguiente explicación: "(se incluyen las cargas del Grupo B del Código de Cargas a Granel, a excepción de las cargas designadas como materias potencialmente peligrosas a granel)".

132 En la tabla 7.17-1 se añaden las palabras "por hora" al final de la segunda oración de la nota 1.

133 La enmienda a la nota 4 de la tabla 7.17-2 sólo corresponde a la versión inglesa.

134 En la tabla 7.17-2 se añade la siguiente nota 7, con referencias en las columnas 4.2 y 4.3 de la fila 7.17.3.4.2, y en la tabla 7.17-3 las notas 7 a 11, junto con sus referencias, pasan a ser las notas 8 a 12:

"7 En el caso de la torta de semillas que contenga residuos de la extracción con disolventes y las cargas de la Clase 4.3 del Código IMDG, habrá instalados permanentemente dos ventiladores separados, a menos que se hayan adaptado

ventiladores de tipo portátil para instalarlos de manera segura (por ejemplo, fijándolos) antes de la carga y durante el viaje. El sistema de ventilación cumplirá lo dispuesto en 7.17.3.4.1 y 7.17.3.4.2. La ventilación será tal que no pueda llegar ningún escape de gas a los espacios públicos o a los alojamientos de la tripulación situados en cubierta o por debajo de ésta."

135 En las tablas 7.17-2 y 7.17-3 se añade "de riesgo" siempre que aparezca la expresión "clase" o "clases."

136 En las columnas 7 y 8 de la tabla 7.17-3 se sustituye "3.1 3.2" y "3.3" por "3" y se añade la nota 13 a la "x" de la última y penúltima filas de la columna "5.2", con el siguiente texto:

"En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, se prohíbe la estiba de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en espacios cerrados de carga rodada."

137 En el párrafo 7.17.3.5 se añaden los nuevos apartados.1 a .4 siguientes:

."1 si el sistema de achique de sentinas para los espacios de carga es complementario del sistema al que dan servicio las bombas de los espacios de máquinas, la capacidad del sistema no será inferior a 10 m^3/h por espacio de carga al que se dé servicio. Si el sistema adicional es un sistema común, la capacidad no tiene que exceder de 25 m^3/h. No se requiere duplicación del sistema adicional de sentinas. Siempre que se transporten líquidos inflamables o tóxicos, el conducto de sentina hasta el espacio de máquinas estará aislado mediante una brida ciega o mediante una válvula de cierre enclavable;

.2 si el achique de sentinas de los espacios de carga se hace mediante drenaje por gravedad, la descarga se efectuará directamente al mar o bien en un pocete cerrado de drenaje situado en el exterior de los espacios de máquinas. El pocete estará provisto de un conducto de aireación que llegue hasta un lugar seguro en la cubierta expuesta;

.3 los espacios cerrados situados en el exterior de los espacios de máquinas que contengan bombas de sentina que dan servicio a los espacios de carga destinados al transporte de líquidos inflamables o tóxicos estarán provistos de ventilación mecánica que produzca por lo menos seis renovaciones de aire por hora. El equipo eléctrico del espacio será de un tipo certificado como seguro*. Si se tiene acceso a dicho espacio desde otro espacio cerrado, la puerta será de cierre automático; y

* Véanse las características especiales - Buques que transportan mercancías peligrosas y materiales potencialmente peligrosos sólo a granel (CEI 60092-506).

.4 el achique desde un espacio de carga a los pocetes de sentina situados en un espacio inferior sólo se permitirá si para dicho espacio se cumplen las mismas prescripciones que para el espacio de carga situado encima."

138 Al final de la primera oración del párrafo 7.17.3.6.1 se añade el siguiente texto:

"que se seleccionará en función de los riesgos que presentan los productos químicos transportados, con arreglo a su clase y al estado físico en que se encuentren, y de las normas elaboradas por la Organización."

139 Al final del párrafo 7.17.3.6.2 se añade la nueva oración siguiente:

"Además de lo estipulado en 7.10.3.2.2, se proveerán dos cargas de respeto por cada aparato respiratorio apropiadas para su utilización con éstos."

140 En el párrafo 7.17.3.8.2 se añaden las palabras "cumplan lo dispuesto en 7.8.6, sus válvulas puedan accionarse desde el exterior del espacio protegido en un lugar cercano a los mandos del sistema extintor e" después de "las instalaciones de desagüe y achique deberán ser tales que".

CAPÍTULO 8

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

141 Los párrafos 8.7.6 a 8.7.10 actuales pasan a ser 8.7.7 a 8.7.11 y se añade el párrafo nuevo 8.7.6 siguiente:

"8.7.6 Cuando en las naves de categoría B se disponga de un sistema de evacuación marino para subir a bordo de una embarcación de supervivencia, habrá un medio alternativo para evacuar a los pasajeros y la tripulación hasta la embarcación de supervivencia por la misma banda de la nave en condiciones que pueden llegar hasta las peores condiciones previstas. Tal medio alternativo se utilizará si el sistema de evacuación marino se pierde o queda inservible en caso de producirse una avería con la extensión longitudinal especificada en 2.6.7.1."

CAPÍTULO 10

SISTEMAS AUXILIARES

142 En el párrafo 10.2.4.8, al final de la primera oración se suprime la expresión "tuberías de llenado" y se sustituye por "tuberías de combustible líquido y toda tubería de llenado alimentada por las bombas de a bordo." Además, se suprime la expresión ", y en el caso de combustible con un punto de ignición inferior a 43ºC," y se sustituye por "en que no haya riesgo de incendio o explosión debido a la llegada de combustibles y vapores, y no conducirán a espacios para la tripulación, espacios para pasajeros, espacios de categoría especial, espacios cerrados de carga rodada (salvo los espacios de carga rodada abiertos), espacios de máquinas o espacios análogos. En el caso de combustibles cuyo punto de ignición sea inferior a 43ºC, dichas válvulas y tuberías".

CAPÍTULO 11

SISTEMAS DE TELEMANDO DE ALARMA Y DE SEGURIDAD

143 En el párrafo 11.3.3, en la primera oración, se sustituyen las palabras "en un puesto" por "uno o más puestos".

144 En el párrafo 11.4.1.2, los subpárrafos .4. a .11 pasan a ser.5 a .12 y se añade el nuevo apartado .4 siguiente después del subpárrafo .3 actual:

".4 detección de agua de sentina en cada compartimiento estanco situado por debajo de la flotación de proyecto;"

CAPÍTULO 13

SISTEMAS Y EQUIPOS NÁUTICOS DE A BORDO Y REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA

145 El párrafo 13.8.2 actual pasa a ser 13.8.3 y se añade el nuevo párrafo 13.8.2 siguiente:

"13.8.2 Las naves de gran velocidad estarán equipadas con un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE), según se indica a continuación:

.1 todas las naves construidas el [1 de julio de 2008], o posteriormente;

.2 las construidas antes del [1 de julio de 2008] a más tardar el [1 de julio de 2010]."

CAPÍTULO 14

RADIOCOMUNICACIONES

146 Se sustituye el texto actual del párrafo 14.15.10 por el siguiente:

"14.15.10 Las RLS por satélite:

.1 se someterán a prueba anualmente para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose especialmente atención a la comprobación de la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro, según los plazos que se indican a continuación:

.1 en las naves de pasaje, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Certificado de seguridad para naves de gran velocidad; y

.2 en las naves de carga, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad para naves de gran velocidad.

La prueba se podrá efectuar a bordo de la nave o en un centro aprobado de prueba; y

.2 serán objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años, en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra."

CAPÍTULO 18

PRESCRIPCIONES OPERACIONALES

147 Se suprime el texto actual del párrafo 18.1.3.4 y se sustituye por el siguiente:

".4 existencia en la zona de operaciones de un puerto base que desempeñe las funciones y disponga de las instalaciones prescritas por el presente Código."

ANEXO 1

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD E INVENTARIO DEL EQUIPO

148 En el anexo 1, Inventario del equipo, parte 4, se añade un nuevo punto 7 que diga lo siguiente: "Radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar del siniestro en 121,5 MHz y 123,1 MHz."

149 Al final del anexo 1 se añade el nuevo formulario que figura a continuación titulado "Modelo normalizado de documento demostrativo de cumplimiento - Prescripciones especiales aplicables a las naves que transportan mercancías peligrosas":

"APÉNDICE

MODELO NORMALIZADO DE DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO - PRESCRIPCIONES ESPECIALES APLICABLES A LAS NAVES QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS

Documento expedido de conformidad con la prescripciones de la parte D del capítulo 7 del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, enmendado, con autorización del Gobierno-...-

Nombre de la nave: .....

Modelo de construcción y número del casco: .....

Número o letras distintivas: .....

Número IMO*: .....

Puerto de matrícula: .....

Categoría: nave de categoría A/nave de categoría B/nave de carga**

Tipo de nave: aerodeslizador, nave de vuelo rasante, hidroplano, monocasco, multicasco, otros (precisar .....)**

SE CERTIFICA:

.1 que se ha comprobado que la construcción y el equipo de la nave antes mencionada satisface las disposiciones de la parte D del capítulo 7 del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, enmendado; y

.2 que la nave es apta para el transporte de los tipos de mercancías peligrosas indicados en el apéndice adjunto, a reserva de la aplicación simultánea de las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), y del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel) aplicables a los diferentes materiales o artículos.

El presente documento es válido hasta .....
Expedido en ..... 20 …… .....
(Firma del funcionario que expide el documento)

Nota: La parte D del capítulo 7 no contempla prescripciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas de las clases 6.2 y 7, ni para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas, según se definen en el capítulo 3.4 del Código IMDG.

---

* Con arreglo al sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación adoptado mediante la resolución A.600(15).

** Tachar lo que no proceda.

APÉNDICE

Indicar los espacios en los planos utilizando los números correspondientes del cuadro que figura a continuación

ESPACIO BAJO CUBIERTA

ESPACIO SOBRE CUBIERTA

Clase \ Espacio		1	2	3	-	-	-	-	-	-
1.1 - 1.6										
1.4.S										
2.1										
2.2										
2.3										
3 Punto de inflamación <23ºC c.f.										
3 Punto de inflamación ≥ 23ºC - ≤ 61ºC c.f.										
4.1										
4.2										
4.3										
5.1										
5.2										
6.1 líquidos										
6.1 líquidos Punto de inflamación < 23ºC c.f.										
6.1 líquidos ≥ 23ºC - ≤ 61ºC c.f.										
6.1 sólidos										
8 líquidos										
8 líquidos Punto de inflamación < 23ºC c.f.										
8 líquidos ≥ 23ºC - ≤ 61ºC c.f.										
8 sólidos										
9										

P indica SOLAMENTE MERCANCÍAS EN BULTOS

A indica las MERCANCÍAS EN BULTOS Y A GRANEL AUTORIZADAS

X significa PROHIBIDO

Observaciones (sobre los datos que figuran en este cuadro, si procede) :

NOTA : Las cargas a granel pueden enumerarse individualmente, en cuyo caso se indicarán el nombre y la clase."

ANEXO 6

ESTABILIDAD DE LAS NAVES HIDROALA

150 En el preámbulo se añaden los párrafos siguientes después del párrafo introductorio y antes del párrafo 1:

"Con arreglo a lo prescrito en 2.3.1, la estabilidad de las naves hidroala se evaluará en todas las condiciones de carga permitidas.

La expresión "flotación sobre el casco" tiene el mismo significado que "modalidad con desplazamiento", según se define en 1.4.22 del Código.

La expresión "modalidad de sustentación sobre aletas" tiene el mismo significado que "modalidad sin desplazamiento", según se define en 1.4.38 del Código."

ANEXO 7

ESTABILIDAD DE LAS NAVES MULTICASCO

151 En el párrafo 1.4.2, se añade al primer párrafo la siguiente oración:

"Se podrá utilizar otro método de evaluación, según se prevé en 2.1.4 del presente Código."

152 Al final del párrafo 1.5 se añade la siguiente oración:

"La determinación de θ_r utilizando los datos de la prueba con modelo u otros datos debe realizarse aplicando el método para determinar θ_z que se indica en 1.1.5.3 del anexo 6."

153 Al final del párrafo 2.3 se añaden las palabras ", según se indica en 1.5 del presente anexo."

ANEXO 8

ESTABILIDAD DE LAS NAVES MONOCASCO

154 El texto actual del párrafo 1.1, se sustituye por el siguiente:

"1.1 Se aplicará el criterio meteorológico que figura en el párrafo 3.2 del Código de Estabilidad sin Avería*. Al aplicar el criterio meteorológico, se considerará que el valor de la presión del viento P (N/m^2) es igual a:

$$500\{V_w/26\}^2$$

donde:

V_w = velocidad del viento (m/s) correspondiente a las peores condiciones previstas.

El ángulo de escora ocasionado por el viento, cuando se aplique el párrafo 3.2.2.1.2 del Código de Estabilidad sin Avería, no excederá de 16˚ o del 80% del ángulo de inmersión de la línea de contorno de la cubierta (si este valor es inferior). Cuando el ángulo de escora ocasionado por el viento excede de 10º se dispondrán superficies de cubierta no deslizantes adecuadas y puntos de sujeción apropiados, según se indica en el párrafo 2.13.1.1 del presente Código. Al aplicar el criterio meteorológico, se tendrán en cuenta también las características de amortiguación del balance de cada nave en particular al evaluar el ángulo supuesto de balance θ_1, el cual también puede deducirse de pruebas con modelos o a escala real, utilizando el método para determinar θ_z indicado en 1.1.5.3 del anexo 6. Es probable que el ángulo de balance de los cascos con características que aumenten notablemente la amortiguación, como cascos laterales inmersos, una considerable variedad de aletas o faldas flexibles o cierres, sea notablemente más pequeño. Por lo tanto, en el caso de tales naves el ángulo de balance se obtendrá mediante pruebas con modelos o a escala real, y si no se dispone de tales datos se adoptará un valor de 15º."

---

* Véase el Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI, adoptado por la Organización mediante la resolución A.749(18), enmendada por la resolución MSC.75(69).

155 Se añade la nueva oración siguiente al final del párrafo 2.1.1:

"La gama se calentará como la diferencia entre el ángulo de escora en equilibrio y el ángulo de escora al cual el brazo adrizante residual pasa a ser negativo o el ángulo al cual se produce la inundación progresiva, si este último es inferior."

ANEXO 9

DEFINICIONES, PRESCRIPCIONES Y CRITERIOS DE CUMPLIMIENTO EN RELACIÓN CON EL COMPORTAMIENTO OPERACIONAL Y DE SEGURIDAD

156 En la segunda oración del primer párrafo, se suprime la expresión "el prototipo de una" y se sustituye por "la primera."

157 En los párrafos 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 y 3.3.1, se sustituye la expresión "máxima velocidad de servicio" por "90% de la velocidad máxima".

158 En el párrafo 3.2, se añade la siguiente penúltima oración: "Las peores condiciones previstas no deberán superar el 150% del peor de los dos estados de la mar medidos."

ANEXO 10

CRITERIOS PARA LA PRUEBA Y EVALUACIÓN DE LOS ASIENTOS DE LOS PASAJEROS Y DE LA TRIPULACIÓN

159 En el párrafo 3.4 se sustituye la expresión "la misma resistencia y rigidez que" por "una resistencia y rigidez equivalente a".

160 En la primera frase del párrafo 3.5, la frase "apropiado para la prueba que se está llevando a cabo" se sustituye por la siguiente: "correspondiente al sustituto humano *Hybrid III* (a menos que cuente con una prueba de maniquí antropomórfico más avanzada)".

161 En el párrafo 3.6 después de la frase "medir la fuerza en el fémur, y" se suprime la expresión "si es posible".

162 Se insertan los párrafos 3.9.3.3 a 3.9.3.5 después del 3.9.3.2 y el actual párrafo 3.9.3.3 pasa a ser 3.9.3.6:

".3.3 la flexión del cuello no es superior a 88 Nm;

.3.4 la extensión del cuello no es superior a 48 Nm;

.3.5 en lugar de las prescripciones que figuran en los subpárrafos .3.3 y .3.4 *supra*, es aceptable un asiento con respaldo o reposacabezas de 850 mm como mínimo por encima del asiento; y"

163 Después del anexo 11 existente se añade el nuevo anexo 12:

"ANEXO 12

FACTORES QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA PARA DETERMINAR LAS LIMITACIONES OPERACIONALES*

1 Finalidad y alcance

El presente anexo tiene por finalidad identificar todos los parámetros que deben tenerse en cuenta para determinar las peores condiciones previstas (según éstas se definen en 1.4.61) y otras limitaciones operacionales (definidas en 1.4.41) a efectos de su incorporación en el Permiso de explotación y para facilitar la aplicación armoniosa del Código.

2 Factores que deben tenerse en cuenta

Como mínimo, deben tenerse en cuenta los siguientes factores:

.1 Distancia máxima hasta un lugar de refugio, según se indica en 1.3.4.

---

* Véanse las directrices que elaborará la Organización.

.2 Disponibilidad de recursos para las operaciones de rescate a fin de dar cumplimiento a lo establecido en 1.4.12.1 (únicamente embarcaciones de Categoría A).

.3 Temperatura mínima del aire (susceptibilidad al engelamiento), visibilidad y profundidad del agua para operar sin riesgos, según se indica en 1.4.61.

.4 Altura significativa de las olas y velocidad media máxima del viento utilizadas cuando se aplican las prescripciones relativas a estabilidad y flotabilidad que figuran en el capítulo 2 y en los anexos conexos.

.5 Limitaciones de seguridad en alta mar (especialmente la altura significativa de las olas), teniendo en cuenta los riesgos de pérdida de estabilidad comprobados, enunciados en 2.1.5, las condiciones operacionales en la travesía prevista (véase 18.1.3.2) y los movimientos que se registren durante la operación indicada en 3.3 del anexo 9.

.6 La seguridad estructural de la nave en las condiciones críticas de proyecto, con arreglo al capítulo 3.

.7 Utilización y funcionamiento en condiciones de seguridad de los sistemas de evacuación y de las embarcaciones de supervivencia según se prescribe en 8.6.5

.8 Limitaciones relativas a la manipulación en condiciones de seguridad, establecidas de conformidad con las pruebas en el mar prescritas en el capítulo 17 y en los anexos 3 y 9, señalando cualesquiera limitaciones relativas al peso y a la situación del centro de gravedad con arreglo a 17.3, y los efectos de los fallos y el mal funcionamiento, según lo establecido en 17.4."

NOTAS A PIE DE PÁGINA QUE SE DEBEN AÑADIR O ENMENDAR EN EL CÓDIGO IMDG

1 En el párrafo 1.4.16, a continuación de la expresión "la fuente de energía de emergencia", se inserta una llamada a una nota a pie de página que diga lo siguiente:

"Los espacios que contengan, por ejemplo, las siguientes baterías se considerarán puestos de control, con independencia de la capacidad de la batería:

.1 baterías de emergencia en una sala aparte para garantizar el suministro de energía desde el momento en que se produce un apagón hasta que se pone en marcha el generador de emergencia;

.2 baterías de emergencia en una sala aparte como fuente de energía de reserva para las instalaciones de radiocomunicaciones;

.3 baterías para poner en marcha el generador de emergencia; y

.4 en general, todas las baterías de emergencia prescritas en 12.3."

2 En el párrafo 1.4.16, a continuación de "centralizado", se inserta una llamada a una nota a pie de página que diga lo siguiente:

"Cuando las secciones del presente Código relativas a los sistemas fijos de extinción de incendios no contengan prescripciones específicas sobre la centralización de los componentes principales de un sistema en un puesto de control, tales componentes principales podrán estar situados en espacios que no se consideren puestos de control."

3 Se añade la siguiente nota a pie de página a continuación del encabezamiento del párrafo 2.2.1:

"Estas prescripciones incluyen la necesidad de que todas las aberturas del casco y sus cierres tengan una estanquidad satisfactoria."

4 En el párrafo 2.2.3.2.2, se añade la siguiente nota a pie de página a continuación de las palabras "ensayos con modelos":

"Se hará referencia a la circular [ ], que contiene directrices para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad."

5 En el párrafo 2.2.7.3, se añade la siguiente nota a pie de página a continuación de la expresión "en otros lugares":

"Véase el apartado 2.1.3.2."

6 En el párrafo 2.2.8, se añade la siguiente nota a pie de página a continuación de la expresión "en otros lugares" de los apartados 2.2.8.1.1, 2.2.8.2.2, 2.2.8.3.4 y 2.2.8.4.1:

"Véase el apartado 2.1.3.2."

7 Al final del párrafo 2.2.8.2.1, se añade la siguiente nota a pie de página:

"La conformidad con las prescripciones de las organizaciones reconocidas por la Administración en virtud de la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS puede considerarse una garantía de resistencia adecuada."

8 En el párrafo 2.3.4, se añade la siguiente nota a pie de página a continuación del encabezamiento de la tabla 2.3.4:

"La tabla 2.3.4 tiene carácter indicativo y corresponde a los casos en los que un monocasco tiene las características de estabilidad de un multicasco, y las de multicasco que son similares a las de un monocasco."

9 Al final del párrafo 2.6.4.1, se añade la siguiente nota a pie de página:

"Podrá hacerse referencia a *Cellular plastics, rigid - Determination of water absorption for assessing water absorption properties* (Norma ISO 2896:1987) (Plásticos celulares rígidos - Determinación de la absorción de agua para evaluar las propiedades de absorción).

La absorción de agua del material de baja densidad no debe exceder del 8 %, en volumen, después de estar completamente sumergido durante ocho días con arreglo a la norma ISO 2896 y se deberá considerar que "no absorbe el agua." El material que cumpla lo dispuesto en la resolución MSC.81(70) de la OMI también se considerará que satisface dicha norma. Véase - *Small craft – Stability and buoyancy* (Norma ISO 12217) (Embarcaciones pequeñas - Estabilidad y flotabilidad)."

10 En el párrafo 2.11, a continuación de la expresión "casos permitidos de carga", se añade una nota a pie de página que diga lo siguiente:

"Se señalan las limitaciones con respecto al centro de gravedad longitudinal establecidas de conformidad con 17.3."

11 En el párrafo 2.13.1.1, se añade la siguiente nota a pie de página después de las palabras "en un plazo de 15 min":

"Véase la Recomendación de un método uniforme para dar cumplimiento a las disposiciones relativas al adrizado en buques de pasaje, adoptada por la Organización mediante la resolución A.266(VIII), enmendada."

12 En el párrafo 2.15, se añade la siguiente nota a pie de página después de las palabras "en un plazo de 15 min":

"Véase la Recomendación de un método uniforme para dar cumplimiento a las disposiciones relativas al adrizado en buques de pasaje, adoptada por la Organización mediante la resolución A.266(VIII), enmendada."

13 Se sustituye la nota a pie de página correspondiente al párrafo 4.8.2 por la siguiente:

"Véanse las Directrices para un análisis simplificado de la evacuación de las naves de pasaje de gran velocidad (circular MSC/Circ.1166)."

14 Se añade la siguiente nota a pie de página correspondiente al párrafo 4.8.10.2.1:

"Véanse las Directrices para un análisis simplificado de la evacuación de las naves de pasaje de gran velocidad, párrafo 3.5.1 (circular MSC/Circ.1166)."

15 Se añade la siguiente nota a pie de página correspondiente a la parte introductoria del párrafo 7.4.3.3:

"Se aplicarán los procedimientos de ensayo de exposición al fuego a los que se hace referencia en el Código PEF (resolución MSC.61(67), enmendada por las resoluciones MSC.101(73) y MSC.173(79)) y en las circulares MSC/Circ.916, 964, 1004, 1008, 1036 y 1120, a los artículos y materiales especificados en el presente párrafo como se indica a continuación:

.1 los muebles empotrados (partes 1 y 10 del anexo 1 del Código PEF);

.2 los armazones de los demás muebles (partes 1 y 10 del anexo 1 del Código PEF);

.3 las colgaduras, materiales textiles y demás objetos colgantes de tela (parte 7 del anexo 1 del Código PEF);

.4 los muebles tapizados, por ejemplo los asientos de los pasajeros (parte 8 del anexo 1 del Código PEF);

.5 los artículos de cama (parte 9 del anexo 1 del Código PEF); y

.6 los materiales de acabado de las cubiertas (partes 2 y 6 del anexo 1 del Código PEF)."

16 Se sustituye la nota a pie de página correspondiente al párrafo 7.7.3.3.1 por la siguiente:

"Véanse las Directrices para la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua destinados a los espacios de máquinas de categoría A, (circular MSC/Circ.913) y las interpretaciones conexas de la circular MSC/Circ.1082."

17 Se añade la siguiente nota a pie de página correspondiente al párrafo 7.7.3.3.7:

"Véase el Código de alarmas e indicadores, 1995 (resolución A.830(19))."

18 Se añade la siguiente nota a pie de página correspondiente al párrafo 7.7.4:

"Véanse las Directrices mejoradas aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos (resolución A.951(23)), y - *Fire protection equipment - Portable fire extinguishers - Performance and construction* (norma ISO 7165:1999) (Equipo de protección contra incendios - Extintores portátiles - Normas de funcionamiento y construcción)."

19 En el párrafo 7.8.2, se añade la siguiente nota a pie de página a continuación de la expresión "sistema fijo de rociadores de agua a presión aprobado":

"Véase la Recomendación sobre sistemas fijos de extinción de incendios para espacios de categoría especial (resolución A.123(V))."

20 En el párrafo 7.8.5.1, se añade la siguiente nota a pie de página a continuación de la expresión "sistema eficaz de ventilación mecánica":

"Véanse las Directrices de proyecto y recomendaciones operacionales para los sistemas de ventilación de los espacios de carga rodada (circular MSC/Circ.729)."

21 En el párrafo 7.9.3.4, a continuación de la expresión "espacios abiertos" se añade una nota a pie de página que diga "Véase la definición en 7.3.1.6."

22 En el párrafo 7.10.3.1.1, a continuación de la expresión "indumentaria protectora" se añade la siguiente nota a pie de página:

"Véase - *Protective clothing - Protection against heat and fire - Evaluation of materials and material assemblies when exposed to source of radiant heat* (norma ISO 6942:2002) (Indumentaria protectora – Protección contra el calor y el fuego - Evaluación de la resistencia térmica de materiales y mezclas de materiales cuando se los expone a una fuente de calor radiante)."

23 En el párrafo 7.10.3.1.4, a continuación de la expresión "temperatura de la clase T 3", se añade la siguiente nota a pie de página:

"Véase - *Electrical apparatus for explosive gas atmospheres* (Publicación 60079 de la CEI) (Aparatos eléctricos para empleo en atmósferas con gases explosivos)."

24 Al final de la nota a pie de página correspondiente al párrafo 7.13.1 se añade "y las correspondientes interpretaciones de la circular MSC/Circ.912."

25 Al final de la nota a pie de página correspondiente al párrafo 7.16.1 se añade "y las correspondientes interpretaciones de la circular MSC/Circ.912."

26 Se suprime la nota a pie de página correspondiente al título de la parte D del capítulo 7.

27 Se añade la siguiente nota a pie de página correspondiente al párrafo 7.17.3.1.3:

"Véase la Recomendación sobre sistemas fijos de extinción de incendios para espacios de categoría especial (resolución A.123(V))."

28 Se modifica la nota a pie de página correspondiente al párrafo 7.17.3.2 del siguiente modo:

"Véase - *Electrical installations in ships - Part 506: Special features - Ships carrying specific dangerous goods and materials hazardous only in bulk* (Publicación 60092-506 de la CEI) (Instalaciones eléctricas en los buques - Parte 506: Características especiales - Buques que transportan mercancías específicamente peligrosas y materiales potencialmente peligrosos únicamente a granel) y - *Electrical apparatus for explosive gas atmospheres* (Publicación 79 de la CEI) (Aparatos eléctricos para empleo en atmósferas con gases explosivos)."

29 En el párrafo 7.17.3.4.2, a continuación de la expresión "de un tipo que no produzca chispas" se añade una nota a pie de página que diga lo siguiente:

"Véase la prescripción unificada F 29, revisada, de la IACS."

30 A continuación de la primera oración del párrafo 7.17.3.6.1 se añade la siguiente nota a pie de página:

"En el caso de cargas sólidas a granel, la indumentaria protectora deberá satisfacer las prescripciones sobre el equipo especificadas en las respectivas fichas del Código de Cargas a Granel para cada sustancia en particular. En el caso de mercancías en bultos, la indumentaria protectora deberá cumplir las prescripciones sobre el equipo especificadas en los procedimientos de emergencia (FEm) del Suplemento del Código IMDG para cada sustancia en particular."

31 Se modifica la nota a pie de página correspondiente al párrafo 7.17.3.8.1 para que haga referencia a la circular MSC/Circ.1146 en vez de a la circular MSC/Circ.671.

32 En el párrafo 7.17.3.8.2 se añaden las siguientes notas a pie de página después de "sistema fijo de aspersión de agua" y después de la penúltima oración, respectivamente:

"Véase Recomendación sobre sistemas fijos de extinción de incendios para espacios de categoría especial (resolución A.123(V))."

"Véanse las disposiciones pertinentes de la regla II-2/20.6.1.4 del Convenio."

33 En el párrafo 7.17.4 se añade la siguiente nota a pie de página:

"Véanse el "Modelo normalizado de documento demostrativo de cumplimiento - Prescripciones especiales aplicables a las naves que transportan mercancías peligrosas", recogido en el anexo 1, y la circular MSC/Circ.1148 - Expedición y renovación del documento de cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas."

34 Al final del párrafo 8.1.10.10 se añade una nota a pie de página que diga lo siguiente:

"Esta definición no incluye los dispositivos instalados en la nave (por ejemplo, minirrampas que se utilicen como alternativa a los medios de embarco en las embarcaciones de supervivencia aceptados en virtud de 8.7.5) cuyo uso no es necesario tener en cuenta para determinar el tiempo de evacuación de conformidad con lo dispuesto en 4.8."

35 Al final del párrafo 8.4.2 se añade una nota a pie de página que tenga el mismo texto que la correspondiente al párrafo 8.4.1.

36 En el párrafo 9.1.5, a continuación de las palabras "cuando la nave esté apagada" se añade una nota a pie de página en la que se indique lo siguiente: "Véase la Interpretación unificada del Código NGV 2000 (circular MSC/Circ.1177)."

37 En el párrafo 10.2.4.9, a continuación de la expresión "material aprobado" se añade una nota a pie de página que rece lo siguiente:

> "Para las válvulas de los tanques de combustible líquido que están sometidas a presión estática, se podrá aceptar el acero o el hierro fundido nodular. No obstante, en los sistemas de tuberías cuya presión de proyecto sea inferior a 0,7 N/mm^2 y la temperatura de proyecto inferior a 60ºC, se podrán utilizar válvulas de hierro fundido corriente."

38 En el párrafo 15.1.1, a continuación de la expresión "Zona de gobierno" se añade una nota a pie de página que diga lo siguiente:

> "Véanse *Ship's Bridge Layout and Associated Equipment - Requirements and Guidelines* (norma ISO 8468:1990) (Disposición del puente del buque y equipo conexo - Prescripciones y directrices) y las Directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente (circular MSC/Circ.982)."

39 La nota a pie de página 1 del cuadro 1 del anexo 3 se enmienda de modo que rece del siguiente modo:

> "Los acelerómetros que se utilicen tendrán un margen de error inferior al 5% del valor real y una anchura de banda de respuesta de frecuencia que oscilará entre 0,2 Hz, como mínimo, y 20 Hz. La frecuencia de muestreo no será inferior a 40 Hz. Se recomienda una filtración con objeto de eliminar la influencia de las vibraciones de las máquinas."

40 En el cuadro 1 del anexo 3, la llamada correspondiente a la nota a pie de página 2 se traslada a la casilla superior ("Valor").

***

ANEXO 17

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 1994

CAPÍTULO 1

OBSERVACIONES Y PRESCRIPCIONES GENERALES

1 El párrafo 1.2 actual pasa a ser 1.2.1 y se añade el nuevo párrafo 1.2.2 siguiente:

"1.2.2 Se prohibirá la nueva instalación de materiales que contengan asbesto para la estructura, maquinaria, instalaciones eléctricas y equipo de toda nave a la que se aplique el presente Código, salvo por lo que respecta a:

.1 las paletas utilizadas en compresores y bombas de vacío rotativas de paletas;

.2 las juntas y guarniciones estancas utilizadas para la circulación de fluidos cuando, a altas temperaturas (más de 350ºC) o presiones (más de 7 x 10^6 Pa) haya riesgo de incendio, corrosión o toxicidad; y

.3 los dispositivos dúctiles y flexibles de aislamiento térmico utilizados para temperaturas superiores a 1 000ºC."

CAPÍTULO 8

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

2 En el párrafo 8.9.7.1.2, se enmienda la nota a pie de página añadiendo al final, a continuación de "resolución A.761(18)", la expresión "enmendada por la resolución MSC.55(66)."

3 A continuación del párrafo 8.9.7.1.2 actual se añade el nuevo párrafo 8.9.7.2 siguiente:

"8.9.7.2 Además de los servicios de los sistemas de evacuación marinos que se efectúen a los intervalos indicados anteriormente, o al mismo tiempo que dichos servicios y siguiendo un sistema de turnos, cada sistema de evacuación marino se deberá desplegar desde la nave a intervalos que determine la Administración, con la condición de que cada sistema se despliegue al menos una vez cada seis años."

4 Se suprime el encabezamiento del párrafo 8.9.1 ("Disponibilidad operacional") y se sustituye por "Generalidades". El párrafo 8.9.1 actual pasa a ser 8.9.1.1 y se añaden los nuevos párrafos 8.9.1.2 y 8.9.1.3 siguientes, con sus correspondientes notas a pie de página:

"8.9.1.2 Antes de aprobar dispositivos o medios de salvamento de carácter innovador, la Administración deberá cerciorarse de que:

.1 se ajustan a normas de seguridad equivalentes, por lo menos, a las prescritas en el presente capítulo y de que se han evaluado y sometido a prueba de conformidad con las recomendaciones de la Organización;* o

.2 han pasado con éxito, de forma satisfactoria a juicio de la Administración, una evaluación y pruebas esencialmente equivalentes a las de esas recomendaciones.

8.9.1.3 Toda Administración que permita la ampliación de los intervalos de servicio de las balsas salvavidas con arreglo a 8.9.1.2, deberá notificarlo a la Organización de conformidad con la regla I/5 b) del Convenio."

* Véase el Código de prácticas para la evaluación, la prueba y la aceptación de prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador, adoptado por la Organización mediante la resolución A.520(13)."

5 A continuación del párrafo 8.9.9 actual se añade el nuevo párrafo 8.9.10 siguiente, bajo el título de "Servicio periódico de los dispositivos de puesta a flote":

"8.9.10 Servicio periódico de los dispositivos de puesta a flote

Los dispositivos de puesta a flote:

.1 deberán ser objeto de un servicio a intervalos recomendados de conformidad con las instrucciones de mantenimiento a bordo, según se estipula en la regla III/36 del Convenio;

.2 deberán ser objeto de un examen minucioso a intervalos que no excedan de cinco años; y

.3 deberán, al término del examen que se especifica en .2, ser sometidos a una prueba dinámica del freno del chigre, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.1.2.5.2 del Código IDS (es decir, con una carga de prueba igual a 1,1 veces como mínimo la carga máxima de trabajo a la velocidad máxima de arriado)."

6 A continuación del párrafo 8.9.10 actual se añade el nuevo párrafo 8.9.11 siguiente, sobre "Dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador":

"8.9.11 Dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador

Las Administraciones que aprueben medios nuevos o innovadores para las balsas salvavidas inflables de conformidad con lo dispuesto en 8.9.1.2, podrán permitir que se amplíen los intervalos de servicio siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

.1 se haya demostrado que los medios nuevos o innovadores para las balsas salvavidas satisfacen una norma idéntica a la prescrita en el procedimiento de prueba, durante los intervalos de servicio ampliados;

.2 de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.7, el sistema de balsas salvavidas se someta a la verificación de personal capacitado; y

.3 los servicios se efectúen a intervalos que no excedan de cinco años, de conformidad con las recomendaciones formuladas por la Organización."

7 A continuación del párrafo 8.9.11 actual se añade el nuevo párrafo 8.9.12 siguiente, con su correspondiente nota de pie de página:

"8.9.12 Toda Administración que permita la ampliación de los intervalos de servicio de las balsas salvavidas con arreglo a 8.9.2 deberá notificarlo a la Organización de conformidad con la regla I/5 b) del Convenio.

* Véase el Código de prácticas para la evaluación, la prueba y la aceptación de prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador, adoptado por la Organización mediante la resolución A.520(13)."

CAPÍTULO 13

EQUIPO NÁUTICO

8 El párrafo 13.14.2 actual pasa a ser 13.14.3 y se inserta el nuevo párrafo 13.14.2 siguiente:

"13.14.2 Todas las naves, incluidas las naves existentes, estarán equipadas con un SIVCE a más tardar el [1 de julio de 2010]."

CAPÍTULO 14

RADIOCOMUNICACIONES

9 Se suprime el texto actual, que figura a continuación del título del capítulo 14, y se sustituye por el párrafo 14.1 siguiente:

"14.1 Las naves deberán ir provistas de los equipos de radiocomunicaciones especificados en el capítulo 14 del Código NGV 2000, enmendado (resolución MSC.99(73), enmendada por las resoluciones pertinentes, incluida la resolución MSC.[…(**…**)]), que estén instalados y funcionen de conformidad con lo dispuesto en dicho capítulo."

ANEXO 7

ESTABILIDAD DE LAS NAVES MULTICASCO

10 Las referencias a "2.9" en el párrafo 1.4.1 y a "2.4" en el párrafo 2.5 se sustituyen por "2.10" y "2.6", respectivamente.

***

ANEXO 18

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DSC

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

1 A continuación del párrafo 1.1.4 actual se añade el nuevo párrafo 1.1.5 siguiente:

"1.1.5 Se prohibirá la nueva instalación de materiales que contengan asbesto para la estructura, maquinaria, instalaciones eléctricas y equipo de toda nave a la que se aplique el presente Código, salvo por lo que respecta a:

.1 las paletas utilizadas en compresores y bombas de vacío rotativas de paletas;

.2 las juntas y guarniciones estancas utilizadas para la circulación de fluidos cuando a altas temperaturas (más de 350ºC) o presiones (más de 7 x 10 Pa) haya riesgo de incendio, corrosión o toxicidad; y

.3 los dispositivos dúctiles y flexibles de aislamiento térmico utilizados para temperaturas superiores a 1 000ºC."

CAPÍTULO 8

DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

2 A continuación del párrafo 8.2.8 se añade el nuevo párrafo 8.2.9 siguiente:

"8.2.9 Servicio periódico de los dispositivos de puesta a flote

Los dispositivos de puesta a flote:

.1 deberán ser objeto de un servicio a intervalos recomendados de conformidad con las instrucciones de mantenimiento a bordo, según se estipula en la regla III/36 del Convenio;

.2 deberán ser objeto de un examen minucioso a intervalos que no excedan de cinco años; y

.3 deberán, al término del examen que se especifica en .2, ser sometidos a una prueba dinámica del freno del chigre, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.1.2.5.2 del Código IDS (es decir, con una carga de prueba igual a 1,1 veces como mínimo la carga máxima de trabajo a la velocidad máxima de arriado)."

3 A continuación de la sección 8.6 se añade la nueva sección 8.7 siguiente, con su correspondiente nota a pie de página:

"8.7 Servicio de mantenimiento de las balsas salvavidas inflables, los chalecos salvavidas inflables, los sistemas de evacuación marinos y los botes de rescate inflables

Cada balsa salvavidas inflable, cada chaleco salvavidas inflable y cada sistema de evacuación marino deberá ser objeto de un servicio:

.1 a intervalos que no excedan de 12 meses, si bien en los casos en que ello no resulte viable, la Administración podrá ampliar ese periodo por un mes;

.2 en una estación de servicio aprobada que sea competente para efectuarlo, tenga instalaciones de servicio apropiadas y emplee sólo personal debidamente capacitado*.

* Véase la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de las estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables, adoptada por la Organización mediante la resolución A.761(18), enmendada por la resolución MSC.55(66)."

4 A continuación de la sección 8.7 actual se añade la nueva sección 8.8 siguiente:

"8.8 Despliegue alternado de los sistemas de evacuación marinos

Además de los servicios de los sistemas de evacuación marinos a los intervalos de servicio prescritos, o al mismo tiempo que dichos servicios, y siguiendo un sistema de turnos, cada sistema de evacuación marino se desplegará desde la nave a intervalos que determine la Administración, con la condición de que cada sistema se despliegue al menos una vez cada seis años."

5 A continuación de la sección 8.8 se añade la nueva sección 8.9 siguiente, con su correspondiente nota a pie de página:

"8.9 Dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador

8.9.1 Antes de aprobar dispositivos o medios de salvamento de carácter innovador, la Administración deberá cerciorarse de que:

.1 se ajustan a normas de seguridad equivalentes por lo menos a las prescritas en el presente capítulo y de que se han evaluado y sometido a prueba de conformidad con las recomendaciones de la Organización*; o

.2 han pasado con éxito, de forma satisfactoria a juicio de la Administración, una evaluación y pruebas esencialmente equivalentes a las de esas recomendaciones.

8.9.2 Las Administraciones que aprueben medios nuevos o innovadores para las balsas salvavidas inflables de conformidad con lo dispuesto en 8.9.1, podrán permitir que se amplíen los intervalos de servicio siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

.1 se haya demostrado que los medios nuevos o innovadores para las balsas salvavidas satisfacen una norma idéntica a la prescrita en el procedimiento de prueba, durante los intervalos de servicio ampliados;

.2 de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.7, el sistema de balsas salvavidas se someta a la verificación de personal capacitado; y

.3 los servicios se efectúen a intervalos que no excedan de cinco años, de conformidad con las recomendaciones formuladas por la Organización.

8.9.3 Toda Administración que permita la ampliación de los intervalos de servicio de las balsas salvavidas con arreglo a 8.9.2 deberá notificarlo a la Organización de conformidad con la regla I/5 b) del Convenio.

---

* Véase el Código de prácticas para la evaluación, la prueba y la aceptación de prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador, adoptado por la Organización mediante la resolución A.520(13)."

CAPÍTULO 13

RADIOCOMUNICACIONES Y EQUIPO NÁUTICOS

6 Al final del párrafo 13.1 se añaden las palabras "enmendado (hasta las resoluciones MSC.69(69), MSC.123(75) y MSC.152(78)) incluida".

7 El párrafo 13.2 actual, bajo el encabezamiento "Navegación- Generalidades", pasa a ser 13.2.1 y se añade el nuevo párrafo 13.2.2 siguiente:

"13.2.2 El equipo náutico y su instalación deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración. Ésta deberá determinar hasta qué punto las disposiciones del presente capítulo relativas al equipo náutico no son aplicables a las naves de arqueo bruto inferior a 150."

8 A continuación del párrafo 13.9 se añade la nueva sección 13.10 siguiente:

"13.10 Sistema de identificación automática

13.10.1 Las naves deberán estar provistas de un sistema de identificación automática (SIA) según se indica a continuación:

.1 en el caso de las naves de pasaje, a más tardar el [1 de julio de 2008];

.2 en el caso de las naves de carga de arqueo bruto igual o superior a 3 000, a más tardar el [1 de julio de 2008]; y

.3 en el caso de las naves de carga de arqueo bruto inferior a 3 000, a más tardar el [1 de julio de 2008].

13.10.2 El SIA deberá:

.1 proporcionar automáticamente a las estaciones terrenas costeras, otros buques y aeronaves que dispongan del equipo apropiado, información que incluya la identidad de la nave, su tipo, situación, rumbo, velocidad y condiciones de navegación, así como otra información relacionada con la seguridad;

.2 recibir automáticamente tal información de los buques que dispongan de un equipo análogo;

.3 vigilar y seguir a los buques; e

.4 intercambiar información con las instalaciones en tierra.

13.10.3 Las prescripciones del apartado .2 no se deberán aplicar a los casos en que los acuerdos, reglamentos o normas internacionales estipulen la protección de la información sobre la navegación.

13.10.4 El SIA se deberá utilizar teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Organización*.

* Véanse las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.917(22)."

9 A continuación del párrafo 13.10 se añade la nueva sección 13.11 siguiente:

"13.11 Registradores de datos de la travesía (RDT)*

13.11.1 A fin de facilitar las investigaciones sobre siniestros, en las naves de pasaje se deberá instalar un registrador de datos de la travesía (RDT), según se indica a continuación:

.1 en las naves de pasaje de transbordo rodado, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se efectúe después del 1 de enero de 2003; y

.2 en las naves de pasaje que no sean de transbordo rodado, a más tardar el 1 de enero de 2004.

13.11.2 La Administración podrá eximir a las naves de pasaje que no sean de transbordo rodado de la obligación de instalar un RDT, siempre que se demuestre que la interconexión de un RDT con los aparatos existentes en la nave no resulta razonable ni factible.

13.11.3 El sistema del registrador de datos de la travesía (RDT), incluidos todos los sensores, se deberá someter anualmente a una prueba de funcionamiento. Dicha prueba se deberá realizar en una instalación aprobada de prueba o servicio, a fin de verificar la precisión, duración y facilidad de recuperación de los datos registrados. Además, se deberán llevar a cabo pruebas e inspecciones para determinar el estado de todas las envueltas protectoras y de todos los dispositivos instalados para ayudar a localizar el registrador. A bordo de la nave se deberá mantener una copia del certificado de cumplimiento expedido por la instalación que lleve a cabo las pruebas, en el que se indique la fecha de cumplimiento y las normas de funcionamiento aplicables.

* Véase la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo adoptada por la Organización mediante la resolución A.861(20)."

10 A continuación del párrafo 13.11 se añade la nueva sección 13.12 siguiente:

"13.12 Cartas y publicaciones náuticas

13.12.1 Las naves deberán estar provistas de cartas y publicaciones náuticas que permitan planificar y mostrar la derrota de la nave para la travesía prevista y trazar y supervisar su situación durante la travesía. Se podrá considerar que un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) cumple las prescripciones del presente párrafo relativas a la obligación de llevar a bordo cartas adecuadas.

13.12.2 Todas las naves, incluidas las naves existentes, deberán estar equipadas con un SIVCE a más tardar el [1 de julio de 2010].

13.12.3 Se deberán proveer medios auxiliares para cumplir las prescripciones funcionales del párrafo 13.12.1, si dicha función se cumple total o parcialmente por medios electrónicos.**

** Se podrá utilizar una carpeta adecuada de cartas náuticas como medio auxiliar para los SIVCE. También son aceptables otros medios auxiliares para los SIVCE (véase el apéndice 6 de la resolución A.817(19) enmendada)."

***

ANEXO 19

PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS XII/12.1.2 Y XII/13.1 DEL CONVENIO SOLAS Y AL MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES NUCLEARES DE PASAJE

CAPÍTULO XII

MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES APLICABLES A LOS GRANELEROS

Regla 12 - Alarmas de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos

1 En el párrafo 1.2 se sustituye "regla II-1/11" por "regla II-1/12".

Regla 13 - Disponibilidad de los sistemas de bombeo

2 En el párrafo 1 se sustituye "regla II-1/11.4" por la "regla II-1/12".

APÉNDICE

CERTIFICADOS

Modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje

3 En el cuadro del subpárrafo 2.1.3, en la sección que comienza con la expresión "SE CERTIFICA:", se sustituye "regla II-1/13" por "regla II-1/18".

***

ANEXO 20

PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS II-1/3-2 Y XII/6.3 Y AL APÉNDICE DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO II-1

CONSTRUCCIÓN - ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

PARTE A-1

ESTRUCTURA DE LOS BUQUES

Regla 3-2 - Protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar de los petroleros graneleros

1 El título y el texto actuales de la regla 3-2 sustituyen por los siguientes:

"Revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar en todos los tipos de buques y en los espacios del doble forro del costado de los graneleros

1 El párrafo 2 de la presente regla será aplicable a los buques de arqueo bruto no inferior a 500:

.1 cuyo contrato de construcción se adjudique el 1 de julio de 2008 o posteriormente, o

.2 en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla se coloque o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de enero de 2009 o posteriormente, o

.3 cuya entrega tenga lugar el 1 de julio de 2012 o posteriormente.

2 Todos los tanques dedicados a lastre de agua de mar dispuestos en los buques y los espacios de doble forro en el costado de los graneleros de eslora igual o superior a 150 m estarán revestidos durante la construcción de conformidad con la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores para los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros, adoptada por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC.(…), según sea enmendada por la Organización, siempre y cuando tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se apliquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio respecto de los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo, con excepción del capítulo I.

3 Todos los tanques dedicados a lastre de agua de mar dispuestos en los petroleros y graneleros construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente, pero cuyos contratos se hayan adjudicado, cuyas quillas se hayan colocado o que se hayan entregado antes de las fechas a que se hace referencia en el párrafo 1, cumplirán lo dispuesto en la regla II-1/3-2 adoptada mediante la resolución MSC.47(66).

4 El mantenimiento del sistema de revestimiento protector se incluirá en el plan general de mantenimiento del buque. La Administración o una organización reconocida por ella verificará, basándose en las Directrices elaboradas por la Organización*, la eficacia del sistema de revestimiento protector durante la vida de un buque."

---

* Véanse las directrices que elaborará la Organización.

CAPÍTULO XII

MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES APLICABLES A LOS GRANELEROS

Regla 6 - Prescripciones estructurales y de otro tipo aplicables a los graneleros

2 Se suprime el párrafo 3 actual y los párrafos 4 y 5 actuales pasan a ser párrafos 3 y 4, respectivamente.

APÉNDICE

CERTIFICADOS

3 En el Certificado de seguridad para buques de pasaje, en el Certificado de seguridad de construcción para buques de carga y en el Certificado de seguridad para buques de carga, la frase "Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o modificación de carácter importante …" se sustituye por el siguiente texto:

"Fecha de construcción:

- Fecha del contrato de construcción …
- Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente …
- Fecha de entrega …
- Fecha en que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda) …

Sírvase indicar las fechas correspondientes."

***

ANEXO 21

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC

NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE DE AGUA DE MAR DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES Y LOS ESPACIOS DEL DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de las enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado (en adelante denominado "el Convenio"), adoptadas mediante la resolución MSC.[...(82)], relativas a los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar y los espacios del doble forro en el costado,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que la regla II-1/3-2 establece que los revestimientos protectores en ella mencionados deberán cumplir con las prescripciones de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros (en adelante denominada "Norma de rendimiento de los revestimientos protectores"),

RECONOCIENDO que la mencionada Norma de rendimiento de los revestimientos protectores no tiene por finalidad obstaculizar el desarrollo de tecnologías nuevas o innovadoras que aporten sistemas alternativos,

HABIENDO EXAMINADO en su [82]º periodo de sesiones, el texto de la propuesta de Norma de rendimiento de los revestimientos protectores,

1. ADOPTA la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores surtirá efecto a partir del 1 de julio de 2008, al entrar en vigor las enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio;

3. PIDE al Secretario General que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. INVITA a los Gobiernos a que fomenten el desarrollo de nuevas tecnologías a fin de brindar sistemas alternativos y a que mantengan a la Organización informada de todo resultado positivo en este campo.

ANEXO

NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE DE AGUA DE MAR DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES Y LOS ESPACIOS DEL DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS

1 FINALIDAD

La presente Norma incluye prescripciones técnicas para los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buque de arqueo bruto no inferior a 500 y los espacios de doble forro en el costado en graneleros de eslora igual o superior a 150 m* cuyo contrato de construcción se haya adjudicado, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca en las fechas mencionadas en la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS, adoptada mediante la resolución MSC.[…(82)].

2 DEFINICIONES

A los efectos de la presente Norma se aplican las definiciones siguientes:

2.1 *Tanques de lastre:* los definidos en las resoluciones A.798(19) y A.744(18).

2.2 *Punto de condensación:* temperatura a la que el aire está saturado de humedad.

2.3 *ECS:* espesor de la capa seca.

2.4 *Polvo:* materia en forma de partículas sueltas presente en una superficie preparada para pintar, cuyo origen sea la limpieza con chorro u otro proceso de preparación de la superficie o la acción del entorno.

2.5 *Rectificado de los cantos:* tratamiento de los cantos antes de la preparación secundaria de la superficie.

2.6 *Estado "BUENO"*: estado que presenta una ligera oxidación en puntos aislados, tal como se define en la resolución A.744(18).

2.7 *Revestimiento duro:* revestimiento que experimenta un cambio químico durante su curado o revestimiento no convertible, secado al aire, que puede utilizarse con fines de mantenimiento. Puede ser tanto inorgánico como orgánico.

2.8 *ECS nominal*: espesor nominal de la capa seca. La práctica 90/10 supone que el 90% de la totalidad de las mediciones del espesor será mayor o igual que el ECS nominal y que ninguna de las mediciones correspondientes al 10% restante será inferior a 0,9 x ECS nominal.

---

* La presente Norma sólo se aplica a los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buque y los espacios de doble forro en el costado en graneleros que estén hechos de acero.

2.9 *Capa de imprimación*: primera capa del sistema de revestimiento que se aplica en el astillero tras la imprimación de taller.

2.10 *Imprimación de taller:* revestimiento consistente en una imprimación de prefabricación que se aplica a planchas de acero, con frecuencia en talleres automatizados (y antes de la primera capa del sistema de revestimiento).

2.11 *Revestimiento a franjas:* pintura de cantos, soldaduras, zonas de difícil acceso, etc., con objeto de garantizar la adherencia óptima de la pintura y un espesor adecuado de esta última en las zonas críticas.

2.12 *Horizonte de vida útil:* periodo, en años, para el que está proyectado el sistema de revestimiento.

2.13 *Hoja de datos técnicos:* hoja de datos del producto del fabricante de pinturas que contiene instrucciones e información técnicas pertinentes para el revestimiento y su aplicación.

3 PRINCIPIOS GENERALES

3.1 La capacidad del sistema de revestimiento de alcanzar su horizonte de vida útil depende del tipo de sistema, la preparación del acero, la aplicación y la inspección y el mantenimiento del revestimiento. Todos esos aspectos contribuyen al rendimiento correcto del sistema de revestimiento.

3.2 El propietario del buque, el astillero y el fabricante del revestimiento llegarán a un acuerdo sobre la inspección de la preparación de la superficie y los procesos de revestimiento y lo presentarán a las administraciones u organizaciones reconocidas para que los examinen. Se incluirán pruebas claras de estas inspecciones en el expediente técnico del revestimiento (ETR) (véase el párrafo 3.4).

3.3 Al examinar la norma recogida en la sección 4, deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

.1 es fundamental que el constructor del buque aplique de forma rigurosa las especificaciones, procedimientos y las distintas etapas del proceso de aplicación del revestimiento (incluida, entre otras, la preparación de la superficie), a fin de prevenir la descomposición y/o deterioro prematuros del sistema de revestimiento;

.2 el rendimiento del revestimiento podrá mejorarse mediante la adopción, en la etapa de proyecto del buque, de medidas como las siguientes: reducir escotaduras, utilizar perfiles laminados, evitar configuraciones geométricas complejas y garantizar que la configuración estructural permite un acceso sencillo a las herramientas, y facilitar la limpieza, el desagüe y el secado del espacio que va a revestirse; y

.3 la norma de rendimiento del revestimiento incluida aquí se basa en la experiencia adquirida por los fabricantes, astilleros y operadores de buques y no tiene por objeto excluir sistemas de revestimientos alternativos adecuados que ofrezcan un rendimiento al menos equivalente al especificado en la presente Norma. En la sección 8 se incluyen criterios de aceptación de sistemas alternativos.

3.4 Expediente técnico del revestimiento

3.4.1 En el expediente técnico del revestimiento se incluirán las especificaciones del sistema de revestimiento aplicado a los tanques dedicados a lastre de agua de mar y a los espacios de doble forro en el costado, así como el registro del trabajo de revestimiento del astillero y del propietario del buque, y criterios detallados para la selección del revestimiento, las especificaciones de obra, la inspección, el mantenimiento y las reparaciones*; el expediente técnico del revestimiento será examinado por la Administración o una organización reconocida por esta última.

3.4.2 Etapa de nueva construcción

El expediente técnico del revestimiento contendrá, como mínimo, los puntos relativos a la presente Norma que figuran a continuación, y el astillero lo entregará en la etapa de nueva construcción del buque:

.1 copia de la declaración de cumplimiento o del certificado de homologación;

.2 copia de la hoja de datos técnicos especificación del fabricante, incluidos los aspectos siguientes:

- nombre del producto, marca y/o número de identificación;
- materiales, componentes y composición del sistema de revestimiento, colores;
- espesor mínimo y máximo de la capa seca;
- métodos de aplicación, instrumentos y/o máquinas;
- estado de la superficie que va a revestirse (grado de desoxidación, pureza, perfil, etc.); y
- restricciones ambientales (temperatura y humedad);

.3 registros del astillero relativos a la aplicación del revestimiento, incluidos los aspectos siguientes:

- espacio y superficie (en metros cuadrados) reales de cada compartimiento donde se ha llevado a cabo la aplicación;
- sistema de revestimiento aplicado;
- tiempo de aplicación del revestimiento, espesor, número de capas, etc.;
- condiciones ambientales durante el revestimiento; y
- método de preparación de la superficie;

* Véanse las Directrices que elaborará la Organización.

.4 procedimientos de inspección y reparación del sistema de revestimiento durante la construcción del buque;

.5 diario del revestimiento emitido por el inspector, en el que se indica que el revestimiento se aplicó de conformidad con las especificaciones y a satisfacción del representante del fabricante del revestimiento y las desviaciones específicas con respecto a las especificaciones (véase el ejemplo de diario y de informe de incumplimiento que figuran en el anexo 2);

.6 informe de inspección comprobada por el astillero, incluidos los aspectos siguientes:

- fecha de ultimación de la inspección;
- resultado de la inspección;
- observaciones (si las hay); y
- firma del inspector; y

.7 procedimientos para el mantenimiento y la reparación en servicio del sistema de revestimiento*.

3.4.3 Mantenimiento, reparación y renovación parcial del revestimiento.

Las labores de mantenimiento, reparación y renovación parcial del revestimiento se registrarán en el expediente técnico del revestimiento de conformidad con la sección pertinente de las Directrices para el mantenimiento y las reparaciones de revestimientos*.

3.4.4 Renovación del revestimiento

Si se lleva a cabo la renovación total del revestimiento, en el expediente técnico del revestimiento se registrarán los puntos especificados en el párrafo 3.4.2.

3.4.5 El expediente técnico del revestimiento se conservará a bordo y se mantendrá a lo largo de la vida del buque.

3.5 Salud y seguridad

El astillero es responsable de la implantación de los reglamentos nacionales para garantizar la salud y seguridad de los individuos y reducir al mínimo el riesgo de incendio y explosión.

---

* Véanse las Directrices que elaborará la Organización.

4 NORMA DE REVESTIMIENTO

4.1 Norma de rendimiento

La presente Norma se basa en especificaciones y prescripciones cuyo objetivo es establecer un horizonte de vida útil de 15 años, que, contado desde la aplicación inicial, se considera el tiempo durante el cual el sistema de revestimiento se conserva en "BUEN" estado. Sin embargo, la vida útil real dependerá de numerosas variables, incluidas las condiciones reales de servicio.

4.2 Aplicaciones obligatorias

Los revestimientos protectores para los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buque y los espacios de doble fondo en el costado dispuestos en los graneleros de eslora igual o superior a 150 m cumplirán como mínimo lo prescrito en la presente Norma.

4.3 Aplicaciones especiales

4.3.1 La presente Norma abarca las prescripciones sobre revestimientos protectores para la estructura de acero del buque. Conviene observar que se instalan otros elementos independientes en los tanques a los que se aplican los revestimientos para protegerlos contra la corrosión.

4.3.2 Se recomienda aplicar la presente Norma, en la medida de lo posible, a las partes de los medios de acceso permanentes utilizadas para las inspecciones que no estén integradas en la estructura del buque, como largueros, plataformas independientes, escalas, etc. También pueden utilizarse otros métodos equivalentes de protección contra la corrosión para los elementos no integrados siempre que no afecten al rendimiento de los revestimientos de la estructura circundante. Los medios de acceso que estén integrados en la estructura del buque, como los refuerzos con una altura de alma mayor para pasarelas, gualderas, etc. deben cumplir plenamente lo estipulado en la presente Norma.

4.3.3 También se recomienda revestir los soportes de las tuberías, dispositivos de medición, etc., al igual que los elementos no integrados que se indican en el párrafo 4.3.2.

4.4 Prescripciones básicas aplicables a los revestimientos

4.4.1 En el cuadro 1 se enumeran las prescripciones destinadas a los sistemas de revestimientos protectores que deben aplicarse en la fase de construcción del buque a los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buque y espacios de doble forro en el costado de los graneleros de eslora igual o superior a 150 m que cumplan la norma de rendimiento especificada en el párrafo 4.1.

4.4.2 Los fabricantes del revestimiento indicarán las especificaciones del sistema de revestimientos protectores a fin de satisfacer lo prescrito en el cuadro 1.

4.4.3 La Administración, o una organización reconocida por ella, comprobarán la hoja de datos técnicos y la declaración de cumplimiento o el certificado de homologación del sistema de revestimientos protectores.

4.4.4 El astillero aplicará el revestimiento protector de conformidad con la hoja de datos técnicos verificada y sus propios procedimientos de aplicación cotejados.

Cuadro 1 - Prescripciones básicas aplicables al sistema de revestimiento de los tanques de lastre de todos los tipos de buque y espacios del doble forro en el costado de los graneleros de eslora igual o superior a 150 m

	Características	Prescripción	Norma de referencia
1	**Proyecto del sistema de revestimiento**		
.1	Selección del sistema de revestimiento	Las partes interesadas examinarán la selección del sistema de revestimiento en lo que respecta a las condiciones de servicio y el mantenimiento previsto. Deberán tenerse en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos: .1 la ubicación del espacio con respecto a las superficies calientes; .2 la frecuencia de las operaciones de lastrado y deslastrado; .3 las condiciones requeridas para la superficie; .4 la limpieza y el secado requeridos para la superficie; .5 la protección catódica complementaria, si procede (cuando el revestimiento cuente con protección catódica, deberá ser compatible con el sistema de protección catódica). Los fabricantes de revestimientos deberán ofrecer productos con un historial de rendimiento y una hoja de datos técnicos debidamente documentados y satisfactorios, y habrán de estar en condiciones de ofrecer asesoramiento técnico adecuado. El historial de rendimiento, las hojas de datos técnicos y el asesoramiento técnico (en el caso de que se preste) se registrarán en el expediente técnico del revestimiento. Los revestimientos que se apliquen debajo de cubiertas calentadas por el sol o en mamparos que limiten espacios calientes deberán poder resistir el calentamiento y/o enfriamiento repetidos sin resquebrajarse.	-
.2	Tipo de revestimiento	Sistemas de base epoxídica. Otros sistemas de revestimiento con un rendimiento conforme al procedimiento de ensayo del anexo 1. Se recomienda utilizar un sistema de varias capas de colores que contrasten entre sí. La capa superior deberá ser de un color claro, a fin de facilitar la inspección durante el servicio.	-

	Características	Prescripción	Norma de referencia
.3	Ensayo de aceptación preliminar del revestimiento	Se podrán aceptar sistemas de base epoxídica sometidos a ensayo en un laboratorio, antes de la entrada en vigor de la presente Norma, utilizando un método correspondiente al procedimiento de ensayo del anexo 1 o equivalente, que, como mínimo, cumplan las prescripciones relativas al nivel de ampollas y óxido. También se podrá aceptar una exposición real documentada sobre el terreno de cinco años, en la que el estado final del revestimiento no sea inferior a "BUENO". Para todos los demás sistemas se exige el ensayo conforme a los procedimientos del anexo 1, o equivalente.	-
.4	Especificaciones sobre la aplicación	Habrá como mínimo, dos capas a franjas y dos por aspersión, salvo que la segunda capa a franjas, en las costuras soldadas solamente, podrá tener un alcance reducido cuando esté demostrado que se puede cumplir el ECS nominal con las capas aplicadas, a fin de evitar un espesor excesivo innecesario. Cualquier reducción de la extensión de la segunda capa se incluirá con todo detalle en el expediente técnico del revestimiento (ETR). Las capas a franjas se aplicarán con brocha o rodillo. El rodillo sólo deberá utilizarse para escotaduras, ratoneras, etc. Cada una de las capas del revestimiento principal se curará de forma adecuada antes de aplicar la siguiente capa, con arreglo a las recomendaciones del fabricante del revestimiento. Contaminantes de la superficie tales como el óxido, la grasa, el polvo, la sal, los hidrocarburos, etc., se eliminarán antes de aplicar la pintura con un método adecuado, con arreglo a la recomendación del fabricante de dicha pintura. Se eliminarán las inclusiones abrasivas que estén incrustadas en el revestimiento. En las especificaciones sobre la aplicación se incluirán los tiempos de secado necesario antes de aplicar otra capa de revestimiento y el tiempo antes de poder empezar a utilizarlo, según las indicaciones del fabricante.	-

	Características	Prescripción	Norma de referencia
.5	ECS nominal (espesor nominal total de la capa seca)	ECS nominal: 320 µm con la regla 90/10 para revestimientos de base epoxídica; otros sistemas de revestimiento de conformidad con las especificaciones del fabricante. Espesor máximo total de la capa seca: de conformidad con las especificaciones detalladas del fabricante. Se deberá evitar que el espesor aumente de manera exagerada. El espesor de la capa húmeda se comprobará periódicamente durante la aplicación. Los diluyentes se limitarán a los tipos y cantidades recomendados por el fabricante.	Tipo de medidor y calibración de conformidad con SSPC-PA2
2	**Preparación primaria de la superficie (PSP)**		
.1	Limpieza con chorro y perfil	Sa 2½; con perfiles comprendidos entre 30 y 75 µm. La limpieza con chorro no deberá hacerse si: .1 la humedad relativa es superior al 85%; o .2 la temperatura de la superficie de acero se encuentre a menos de 3ºC por encima del punto de condensación. La comprobación del perfil de limpieza y rugosidad de la superficie de acero deberá llevarse a cabo al término de la preparación de la superficie y antes de aplicar la imprimación, de conformidad con las recomendaciones del fabricante.	ISO 8501-1 ISO 8503-1/3
.2	Límite de sal soluble en agua equivalente a NaCl	≤ 50 mg/m^2 de cloruro sódico.	La conductividad se medirá de conformidad con la norma ISO 8502-9
.3	Imprimación de taller	Cinc que contiene una base de silicato de cinc sin inhibidores o equivalente. El fabricante del revestimiento confirmará su compatibilidad con el sistema de revestimiento principal.	-

	Características	Prescripción	Norma de referencia
3	**Preparación secundaria de la superficie (SSP)**		
.1	Condición del acero	La superficie de acero deberá prepararse de manera que el revestimiento seleccionado presente una distribución uniforme para el ECS nominal prescrito y una adherencia adecuada mediante la supresión de los cantos puntiagudos, el rectificado de los cordones de soldadura y la eliminación de las salpicaduras de soldadura y de cualquier otro contaminante de la superficie, de conformidad con la norma ISO 8501-3, grado P2. Antes de pintarlos, los cantos deberán tratarse hasta que tengan un radio redondeado de 2 mm como mínimo o habrán de someterse a un rectificado de tres pasadas, o a un proceso al menos equivalente.	ISO 8501-3
.2	Tratamiento de la superficie	Sa 2½ para la imprimación de taller y las soldaduras dañadas; Sa 2, eliminando por lo menos el 70% de la imprimación de taller intacta que no haya superado el proceso de aceptación preliminar con arreglo a los procedimientos de ensayo que figuran en 1.3. Si el sistema de revestimiento completo, que comprenda una capa principal de base epoxídica y una imprimación de taller, ha superado las pruebas de aceptación preliminar con arreglo a los procedimientos de ensayo que figuran en 1.3, la imprimación de taller intacta podrá conservarse siempre que se utilice el mismo sistema de revestimiento de base epoxídica. La imprimación de taller conservada deberá someterse a barrido con chorro, lavado con agua a alta presión o un método equivalente. Si una imprimación de taller de silicato de cinc ha superado los ensayos para la aceptación preliminar indicados en 1.3 como parte de un sistema de revestimiento de base epoxídica, podrá utilizarse junto con otros revestimientos de este tipo homologados de acuerdo con 1.3, siempre que el fabricante confirme la compatibilidad mediante el ensayo prescrito en el párrafo 1.7 del apéndice 1 del anexo 1, sin movimiento de olas.	.2
.3	Tratamiento de la superficie tras el montaje	Topes St 3 o mejor o Sa 2½ cuando sea posible. Daños pequeños hasta un 2% de la superficie total, St3. En caso de que se trate de daños contiguos de más de 25 m^2 o más del 2% de la superficie total del tanque, entonces Sa 2½. El revestimiento de la superposición deberá biselarse.	.3

	Características	Prescripción	Norma de referencia
.4	Prescripciones sobre el perfil	En caso de limpieza con chorro total o parcial, 30-75 µm; en caso contrario, de conformidad con las recomendaciones del fabricante del revestimiento.	.4
.5	Polvo	Clasificación de la cantidad de polvo "1" para el calibre del polvo "3", "4" o "5". Los calibres de polvo inferiores deberán eliminarse si se detectan a simple vista en la superficie que ha de revestirse.	.5
.6	Límite de sales solubles en agua equivalente a NaCl tras la limpieza con chorro rectificado	≤ 50 mg/m^2 de cloruro sódico	.6
.7	Contaminación por hidrocarburos	No habrá ningún tipo de contaminación por hidrocarburos.	.7
4	**Varios**		
.1	Ventilación	Es necesaria una ventilación adecuada para el secado y curado correctos del revestimiento. La ventilación deberá mantenerse a lo largo del proceso de aplicación y durante un periodo al término de ésta, de conformidad con las recomendaciones del fabricante del revestimiento.	.1
.2	Condiciones ambientales	El revestimiento se aplicará en condiciones controladas de la superficie y de humedad, de conformidad con las especificaciones del fabricante. Además, el revestimiento no se aplicará cuando: .1 la humedad relativa sea superior al 85%; o .2 la temperatura de la superficie se encuentre a menos de 3ºC por encima del punto de condensación.	.2
.3	Ensayos con el revestimiento	Deberán evitarse los ensayos destructivos. El espesor de la capa seca se medirá después de cada capa a efectos de control de calidad, y el espesor total de la capa seca se confirmará tras completar la última capa, utilizando medidores del espesor adecuados.	.3
.4	Reparaciones	Deberán marcarse las zonas defectuosas tales como orificios, burbujas, huecos, etc., y habrán de realizarse las reparaciones oportunas. Todas las reparaciones volverán a comprobarse y se documentarán.	.4

5 APROBACIÓN DEL SISTEMA DE REVESTIMIENTO

Se registrarán los resultados de los ensayos de aceptación preliminar (cuadro 1, párrafo 1.1) del sistema de revestimiento, y se expedirá una declaración de cumplimiento o un certificado de homologación si una tercera parte, independiente del fabricante del revestimiento, los considera satisfactorios.

6 PRESCRIPCIONES SOBRE LA INSPECCIÓN DEL REVESTIMIENTO

6.1 Generalidades

6.1.1 Para garantizar el cumplimiento de la presente Norma, los inspectores de revestimiento cualificados, certificados por organizaciones tales como NACE (nivel II), FROSIO (nivel rojo), o equivalente, aprobadas por la Administración o la organización reconocida, llevarán a cabo las siguientes actividades.

6.1.2 Los inspectores de revestimientos deberán inspeccionar la preparación de la superficie y la aplicación del revestimiento durante el proceso de revestimiento y, como mínimo, los elementos identificados en la sección 6.2 a fin de garantizar el cumplimiento de la presente Norma. Se prestará especial atención al principio de cada una de las etapas de la preparación de la superficie y a la aplicación del revestimiento, dado que los trabajos deficientes son muy difíciles de corregir después, conforme avanza el proceso de revestimiento. Los miembros estructurales representativos deberán examinarse de forma no destructiva para determinar el espesor del revestimiento. El inspector verificará que se han tomado las medidas colectivas adecuadas.

6.1.3 El inspector registrará los resultados de la inspección, que se incluirán en el expediente técnico del revestimiento (véase el anexo 2, Ejemplo de diario y de informe de incumplimiento).

6.2 Elementos a inspeccionar

Etapa de construcción		Elementos a inspeccionar
Preparación primaria de la superficie	1	La temperatura superficial del acero, la humedad relativa y el punto de condensación se medirán y registrarán antes de que empiece el proceso de limpieza con chorro, y cuando se produzcan cambios meteorológicos repentinos.
	2	La superficie de las placas de acero se someterá a ensayo para detectar sales solubles, hidrocarburos, grasa y otro tipo de contaminación.
	3	La limpieza de la superficie de acero se comprobará en el proceso de aplicación de la imprimación de taller.
	4	Se confirmará que el material de la imprimación de taller satisface las prescripciones de 2.3 del cuadro 1.

Etapa de construcción		Elementos a inspeccionar
Espesor		Si se ha declarado la compatibilidad con el sistema de revestimiento principal, se deberá confirmar que el espesor y el curado del silicato de cinc de la imprimación de taller se ajustan a los valores especificados.
Ensamblaje de bloques	1	Se realizará una inspección visual para el tratamiento de la superficie de acero, incluidos los cantos, después de que se termine la construcción del bloque y antes de que empiece la preparación secundaria de la superficie. Deberá eliminarse cualquier contaminación visible por hidrocarburos, grasa o sustancias de otro tipo.
	2	Se realizará una inspección visual de la superficie preparada tras los procedimientos de limpieza con chorro/rectificado/limpieza y antes de aplicar el revestimiento. Cuando concluyan la limpieza general y con chorro y antes de que se aplique la primera capa del sistema, se someterá a prueba la superficie de acero para detectar los niveles de sales solubles que quedan en al menos un punto por bloque.
	3	La temperatura de la superficie, la humedad relativa y el punto de condensación se controlarán y registrarán durante la aplicación y el curado del revestimiento.
	4	Se llevará a cabo la inspección de las etapas del proceso de aplicación del proceso de revestimiento que se indica en el cuadro 1.
	5	Se realizarán mediciones suficientes del ECS para demostrar que el revestimiento se ha aplicado con arreglo al espesor especificado y explicado en el anexo 3.
Montaje	1	Antes de aplicar el revestimiento, se llevará cabo la inspección visual de la condición de la superficie de acero, la preparación de la superficie y la verificación de la conformidad con otras prescripciones establecidas en el cuadro 1, y la especificación acordada.
	2	La temperatura de la superficie, la humedad relativa y el punto de condensación se medirán y registrarán antes de que se inicie el proceso de revestimiento y con regularidad durante este último.
	3	Se llevará a cabo la inspección de las etapas del proceso de aplicación del revestimiento que se menciona en el cuadro 1.

7 PRESCRIPCIONES SOBRE LA VERIFICACIÓN

La Administración de la organización reconocida deberá llevar a cabo las siguientes inspecciones antes del examen del expediente técnico del revestimiento respecto del buque regido por la presente Norma de rendimiento:

.1 verificar que la hoja de datos técnicos y la declaración de cumplimiento o el certificado de homologación satisfacen la presente Norma;

.2 verificar que la identificación del revestimiento en contenedores representativos guarda conformidad con el revestimiento identificado en la hoja de datos técnicos y en la declaración de cumplimiento o en el certificado de homologación;

.3 verificar que el inspector está cualificado de conformidad con las normas de competencia indicadas en el párrafo 6.1.1;

.4 verificar que los informes del inspector sobre la preparación de la superficie y la aplicación del revestimiento dan cuenta de que se ha dado cumplimiento a la hoja de datos técnicos y la declaración de cumplimiento del fabricante o el certificado de homologación; y

.5 supervisar la implantación de las prescripciones sobre la inspección del revestimiento.

8 SISTEMAS ALTERNATIVOS

8.1 Todos los sistemas que no sean sistemas de base epoxídica aplicados con arreglo al cuadro 1 de la presente Norma se consideran sistemas alternativos.

8.2 La presente Norma de rendimiento se basa en sistemas de revestimiento reconocidos y utilizados habitualmente. Esto no tiene por objeto excluir otros sistemas alternativos de rendimiento equivalente demostrado, por ejemplo, los sistemas sin base epoxídica.

8.3 La aceptación de los sistemas alternativos dependerá de la existencia de una prueba documental que demuestre que dichos sistemas garantizan un rendimiento, en cuanto a prevención de la corrosión, equivalente como mínimo al indicado en la presente Norma.

8.4 Como mínimo, la prueba documental constará de un rendimiento satisfactorio correspondiente al de un sistema de revestimiento que se ajuste a la norma de revestimiento descrita en la sección 4, un horizonte de vida útil de 15 años en la exposición real sobre el terreno durante cinco años con una condición del revestimiento final no inferior a "BUENO" o los ensayos de laboratorio. Dichos ensayos de laboratorio se realizarán de conformidad con el procedimiento de ensayo que se indica en el anexo 1 de la presente Norma.

ANEXO 1

PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO PARA LA ACEPTACIÓN DE LOS REVESTIMIENTOS DE LOS TANQUES DE LASTRE Y LOS ESPACIOS DEL DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS

1 Ámbito de aplicación

Estos procedimientos describen detalladamente el procedimiento de ensayo al que se hace referencia en los párrafos 5 y 8.3 de la presente Norma.

2 Definiciones

Especificación del revestimiento; especificación de los sistemas de revestimiento, lo cual incluye el tipo de sistema de revestimiento, la preparación del acero, la preparación de la superficie, la limpieza de la superficie, las condiciones ambientales, el procedimiento de aplicación, los criterios de aceptación y la inspección.

3 Ensayos

La especificación del revestimiento se comprobará mediante los ensayos que se indican a continuación. Los procedimientos de ensayo cumplirán lo recogido en el apéndice 1 (Ensayo en condiciones que simulen un tanque de lastre), y el apéndice 2 (Ensayo en cámara de condensación):

.1 En el caso de los revestimientos protectores para tanques dedicados a lastre de agua de mar, se aplicarán los apéndices 1 y 2.

.2 En el caso de los revestimientos protectores para espacios de doble forro de graneleros de eslora igual o superior a 150 m que no sean los tanques dedicados al lastre de agua de mar, se aplicará el apéndice 2.

APÉNDICE 1

ENSAYO EN CONDICIONES QUE SIMULEN UN TANQUE DE LASTRE

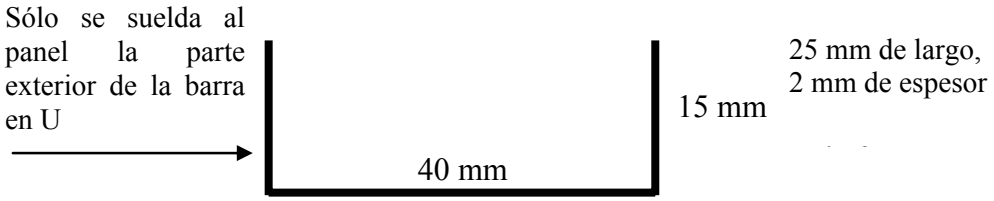
1 Condiciones del ensayo

El ensayo en condiciones que simulen un tanque de lastre cumplirá los siguientes requisitos:

.1 El ensayo se realizará durante un periodo de 180 días.

.2 Habrá cinco paneles de ensayo.

.3 El tamaño de cada uno de los paneles de ensayo es 200 mm x 400 mm x 3 mm. Dos de los paneles (3 y 4 *infra*) tienen una barra en U soldada. La barra en U está soldada al panel a una distancia de 120 mm respecto de uno de los lados cortos y de 80 mm respecto de cada uno de los lados largos.



Los paneles se tratarán con arreglo a lo indicado en los párrafos 1.1, 1.2 y 1.3 del cuadro 1 de la presente Norma y el sistema de revestimiento se aplicará con arreglo a lo indicado en los párrafos 1.4 y 1.5 de dicho cuadro. La imprimación de taller se dejará a la intemperie durante dos meses como mínimo y se limpiará mediante lavado a baja presión u otro método suave. No deberán utilizarse el barrido con chorro, el lavado a alta presión ni otros métodos destinados a eliminar la imprimación. En la duración y el método de exposición a la intemperie se tendrá en cuenta que la imprimación debe ser un aspecto fundamental de un sistema con un horizonte de vida útil de 15 años. Para fomentar las innovaciones, se podrán utilizar otras formas de preparación, sistemas de revestimiento y espesores de la capa seca siempre que estén claramente definidos.

.4 El lado del revés de la pieza de ensayo se pintará de forma adecuada, de modo que no afecte a los resultados del ensayo.

.5 A fin de simular las condiciones de un tanque de lastre real, el ciclo de ensayos se prolongará durante dos semanas con agua de mar natural o artificial y en condiciones de vacío durante una semana. La temperatura del agua de mar se mantendrá constante aproximadamente a 35ºC.

.6 Panel de ensayo 1: este panel deberá calentarse durante 12 horas a 50º C y habrá de enfriarse durante 12 horas a 20º C a fin de simular las condiciones en la cubierta superior. El panel de ensayo se salpica periódicamente con agua de mar natural o artificial con objeto de simular el movimiento de cabeceo y balance de un buque. Las salpicaduras se aplican con un intervalo igual o inferior a tres segundos. El panel tiene una línea de trazado transversal a lo largo de toda su anchura en la que queda expuesto el acero desnudo.

.7 Panel de ensayo 2: este panel tiene un ánodo fungible de cinc fijo para evaluar el efecto de la protección catódica. En el panel de ensayo se deja sin revestir una zona circular de 8 mm hasta el acero desnudo, a 100 mm del ánodo, con objeto de analizar el efecto de la protección catódica. El panel de ensayo debe sumergirse periódicamente en agua de mar natural o artificial.

.8 Panel de ensayo 3: este panel debe enfriarse por el lado del revés, a fin de que exista un gradiente de temperatura que permita simular un mamparo refrigerado en un tanque lateral de lastre, y ha de salpicarse con agua de mar natural o artificial para simular el movimiento de cabeceo y balance de un buque. El gradiente de temperatura es aproximadamente igual a 20º C y las salpicaduras se aplican con un intervalo igual o inferior a tres segundos. El panel tiene una línea de trazado transversal a lo largo de toda su anchura en la que queda expuesto el acero desnudo.

.9 Panel de ensayo 4: este panel deberá salpicarse periódicamente con agua de mar natural o artificial para simular el movimiento de cabeceo y balance de un buque. Las salpicaduras deberán aplicarse con un intervalo igual o inferior a tres segundos. El panel tiene una línea de trazado transversal a lo largo de toda su anchura en la que queda expuesto el acero desnudo.

.10 Panel de ensayo 5: se expondrá a calor seco a 70º C durante 180 días para simular las planchas que separan el tanque de combustible calentado del tanque de lastre del doble fondo.

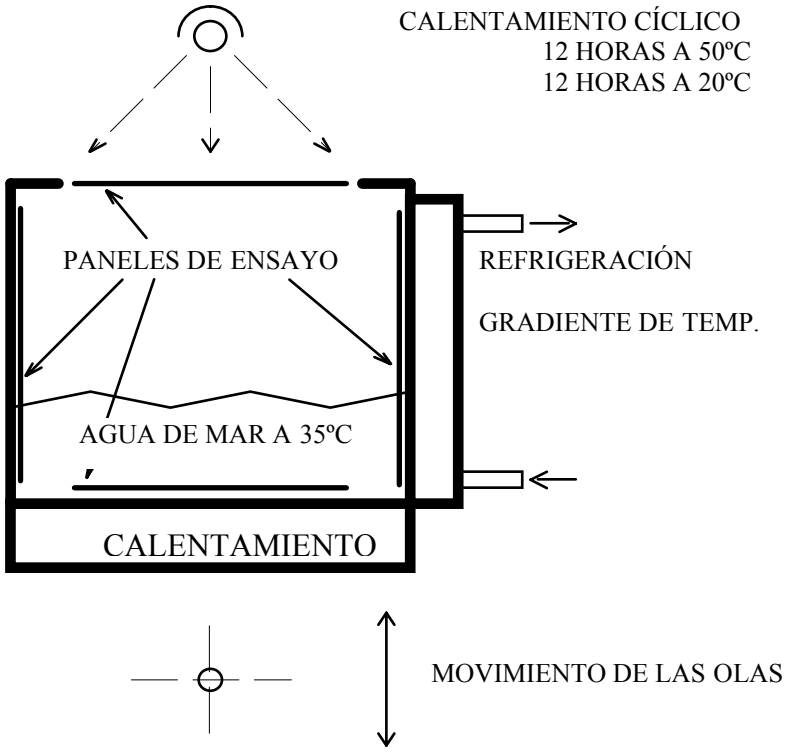


Figura 1

Canal hidrodinámico para los ensayos de los revestimientos del tanque de lastre

2 Resultados del ensayo

2.1 Antes del ensayo, se notificarán los datos medidos del sistema de revestimiento que se indican a continuación:

.1 identificación infrarroja (IR) de la base y componentes endurecedores del revestimiento;

.2 gravedad específica, de conformidad con la norma ISO 2811-74, de la base y componentes endurecedores de la pintura ; y

.3 número de orificios, detector de voltaje bajo a 90 V.

2.2 Tras los ensayos, se notificarán los datos medidos que se indican a continuación:

.1 ampollas y óxido, de conformidad con las normas ISO 4628/2 e ISO 4628/3;

.2 espesor de la capa seca (ECS) (uso de un calibrador) (véase el anexo 3);

.3 valor de adherencia de conformidad con la norma ISO 4624;

.4 flexibilidad, de conformidad con la norma ASTM D4145, modificada de acuerdo con el espesor del panel (acero de 3 mm, revestimiento de 300 µm, mandril cilíndrico de 150 mm que proporciona una elongación del 2%) a título informativo;

.5 protección catódica: demanda de corriente calculada a partir de la pérdida de peso/ pérdida de adherencia en las zonas sin revestir;

.6 rebaje de la punta de trazar. Se debe medir el rebaje en los dos lados de la punta de trazar y determinar el rebaje máximo en cada panel. Se utiliza el promedio de los tres registros máximos a efectos de aceptación.

3 Criterios de aceptación

3.1 Los resultados del ensayo basados en la sección 2 cumplirán los criterios siguientes.

Elemento	Criterios de aceptación para sistemas de base epoxídica aplicados según el cuadro 1 de la presente Norma	Criterios de aceptación para sistemas alternativos
Ampollas en el panel	Sin ampollas	Sin ampollas
Óxido en el panel	Ri 0 (0%)	Ri 0 (0%)
Número de orificios	0	0
Fallo adhesivo	> 3,5 MPa Fallo adhesivo entre el sustrato y el revestimiento o entre las capas para el 60% o más de las zonas	> 5 MPa Fallo adhesivo entre el sustrato y el revestimiento o entre las capas para el 60% o más de las zonas
Fallo de cohesión	> 3 MPa Fallo de cohesión del revestimiento para el 40% o más de la zona	> 5 MPa Fallo de cohesión del revestimiento para el 40% o más de la zona
Protección catódica; demanda de corriente calculada a partir de la pérdida de peso	< 5 mA/m^2	< 5 mA/m^2
Protección catódica; pérdida de adherencia en las zonas sin revestir	< 8 mm	< 5 mm
Rebaje de la punta de trazar	< 8 mm	< 5 mm
Barra en U	Cualquier defecto, agrietamiento o desprendimiento en el ángulo o la soldadura hará que el sistema no supere la prueba	Cualquier defecto, agrietamiento o desprendimiento en el ángulo o la soldadura hará que el sistema no supere la prueba

3.2 Los sistemas de base epoxídica sometidos a ensayo antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Norma sólo cumplirán los criterios relativos a las ampollas y al óxido que se indican en el cuadro *supra*.

3.3 Los sistemas de base epoxídica sometidos a ensayo que se apliquen de conformidad con el cuadro 1 de la presente Norma cumplirán los criterios relativos a los sistemas de base epoxídica que se indican en el cuadro *supra*.

3.4 Los sistemas alternativos que no sean necesariamente de base epoxídica y/o no se apliquen necesariamente de conformidad con el cuadro 1 de la presente Norma cumplirán los criterios relativos a los sistemas alternativos que se indican en el cuadro *supra*.

4 INFORME SOBRE EL ENSAYO

El informe sobre el ensayo incluirá los datos siguientes:

.1 nombre del fabricante;

.2 fecha del ensayo;

.3 nombre/identificación del producto, tanto de la pintura como de la imprimación;

.4 número de lote;

.5 datos de la preparación de la superficie de los paneles de acero, incluidos los siguientes:

- tratamiento de la superficie;
- límite de sales solubles en agua;
- polvo; y
- inclusiones abrasivas;

.6 datos de la aplicación del sistema de revestimiento, incluidos los siguientes:

- imprimación de taller;
- número de capas;
- intervalo de renovación del revestimiento*;
- espesor de la capa seca (ECS) antes del ensayo*;
- diluyente*;
- humedad*;
- temperatura del aire*; y
- temperatura del acero;

* Tanto los datos de las muestras reales como la prescripción/recomendación del fabricante.

.7 resultados del ensayo, de acuerdo con la sección 2; y

.8 dictamen, de acuerdo con la sección 3.

APÉNDICE 2

ENSAYO EN CÁMARA DE CONDENSACIÓN

1 Condiciones del ensayo

El ensayo en la cámara de condensación se realizará de conformidad con lo estipulado en la norma ISO 6270.

.1 El tiempo de exposición es igual a 180 días.

.2 Habrá dos paneles de ensayo.

.3 El tamaño de cada uno de los paneles de ensayo será de 150 mm x 150 mm x 3 mm. Los paneles se tratarán con arreglo a lo indicado en los párrafos 1, 2 y 3 del cuadro 1 de la Norma de rendimiento y el sistema de revestimiento se aplicará con arreglo a lo indicado en los párrafos 1.4 y 1.5 de dicho cuadro. La imprimación de taller se dejará a la intemperie durante dos meses como mínimo y se limpiará mediante lavado a baja presión u otro método suave. No deberán utilizarse el barrido con chorro, el lavado a alta presión ni otros métodos destinados a eliminar la imprimación. En la duración y el método de exposición a la intemperie se tendrá en cuenta que la imprimación debe ser un aspecto fundamental para un sistema con un horizonte de vida útil de 15 años. Para fomentar las innovaciones, se podrán utilizar otras formas de preparación, sistemas de revestimiento y espesores de la capa seca siempre que estén claramente definidos.

.4 El lado del revés de la pieza de ensayo se pintará de forma adecuada, de modo que no afecte a los resultados del ensayo.

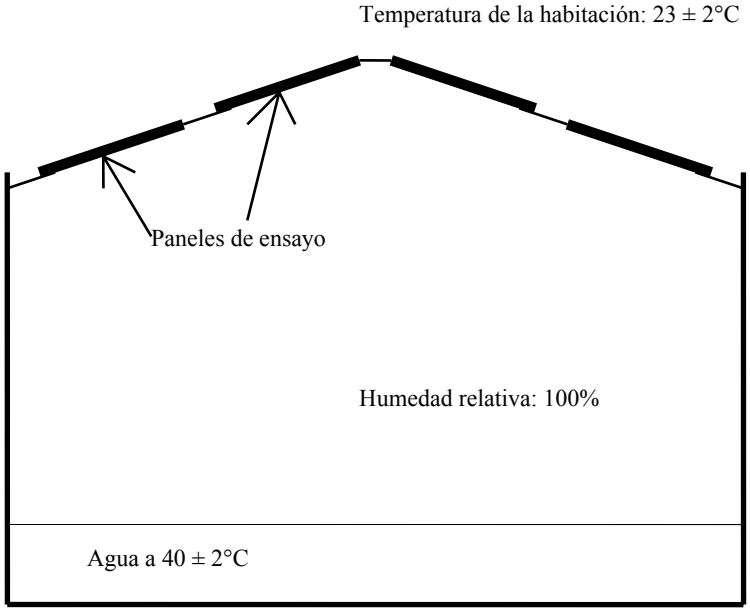


Figura 2
Cámara de condensación

2 Resultados del ensayo

De conformidad con la sección 2 (salvo los párrafos 2.2.5 y 2.2.6) del apéndice 1.

3 Criterios de aceptación

3.1 Los resultados del ensayo basados en la sección 2 cumplirán los criterios siguientes:

Elemento	Criterios de aceptación para sistemas de base epoxídica aplicados según el cuadro 1 de la presente Norma	Criterios de aceptación para sistemas alternativos
Ampollas en el panel	Sin ampollas	Sin ampollas
Óxido en el panel	Ri 0 (0%)	Ri 0 (0%)
Número de orificios	0	0
Fallo adhesivo	> 3,5 MPa Fallo adhesivo entre el sustrato y el revestimiento o entre las capas para el 60% o más de las zonas	> 5 MPa Fallo adhesivo entre el sustrato y el revestimiento o entre las capas para el 60% o más de las zonas
Fallo de cohesión	>3 MPa Fallo de cohesión del revestimiento para el 40% o más de la zona	>5 MPa Fallo de cohesión del revestimiento para el 40% o más de la zona

3.2 Los sistemas de base epoxídica sometidos a ensayo antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Norma sólo cumplirán los criterios relativos a las ampollas y al óxido que se indican en el cuadro *supra*.

3.3 Los sistemas de base epoxídica sometidos a ensayo que se apliquen de conformidad con el cuadro 1 de la presente Norma cumplirán los criterios relativos a los sistemas de base epoxídica que se indican en el cuadro *supra*.

3.4 Los sistemas alternativos que no sean necesariamente de base epoxídica y/o no se apliquen necesariamente de conformidad con el cuadro 1 de la presente Norma cumplirán los criterios relativos a los sistemas alternativos que se indican en el cuadro *supra*.

4 Informe del ensayo

De conformidad con la sección 4 del apéndice 1.

ANEXO 2

EJEMPLO DE DIARIO Y DE INFORME DE INCUMPLIMIENTO

DIARIO **Página nº:**

Buque	**Nº de tanque/bodega:**	**Base de datos:**
Parte de la estructura:		
PREPARACIÓN DE LA SUPERFICIE		
Método:	Superficie (m^2):	
Abrasivo:	Tamaño del grano:	
Temperatura de la superficie:	Temperatura del aire:	
Humedad relativa (máxima):	Punto de condensación:	
Nivel alcanzado:		
Redondeo de cantos:		
Observaciones:		
Nº de trabajo:	Fecha:	Firma:
APLICACIÓN DEL REVESTIMIENTO		
Método:		

Nº de capa	Sistema	Nº de lote	Fecha	Temp. del aire	Temp. de la superficie	Humedad relativa %	Punto de condensación	Medición del ECS*	Especificaciones

* ECS mínimo y máximo medido. Los valores del espesor de la capa húmeda y del ECS deben adjuntarse al diario.

Observaciones:		
Nº de trabajo:	Fecha:	Firma:

Informe de incumplimiento **Página nº:**

Buque:	**Nº de tanque/bodega:**	**Base de datos:**
Elemento de la estructura:		
DESCRIPCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DETECTADAS EN LA INSPECCIÓN QUE DEBEN CORREGIRSE		
Descripción de las deficiencias:		
Documento de referencia (diario):		
Medidas adoptadas:		
Nº de trabajo:	Fecha:	Firma:

ANEXO 3

MEDICIONES DEL ESPESOR DE LA CAPA SECA

Se verificará el espesor de la capa seca en los siguientes puntos de control:

.1 una lectura del medidor por cada 5 m^2 de superficie lisa;

.2 una lectura del medidor a intervalos de 2 a 3 metros y lo más cerca posible del contorno de los tanques pero no a más de 15 mm de los bordes de dicho contorno;

.3 refuerzos longitudinales y transversales:

Una serie de lecturas de medidor, tal como se indica *infra*, a intervalos de 2 ó 3 metros y al menos dos series de lecturas entre los elementos principales de apoyo.

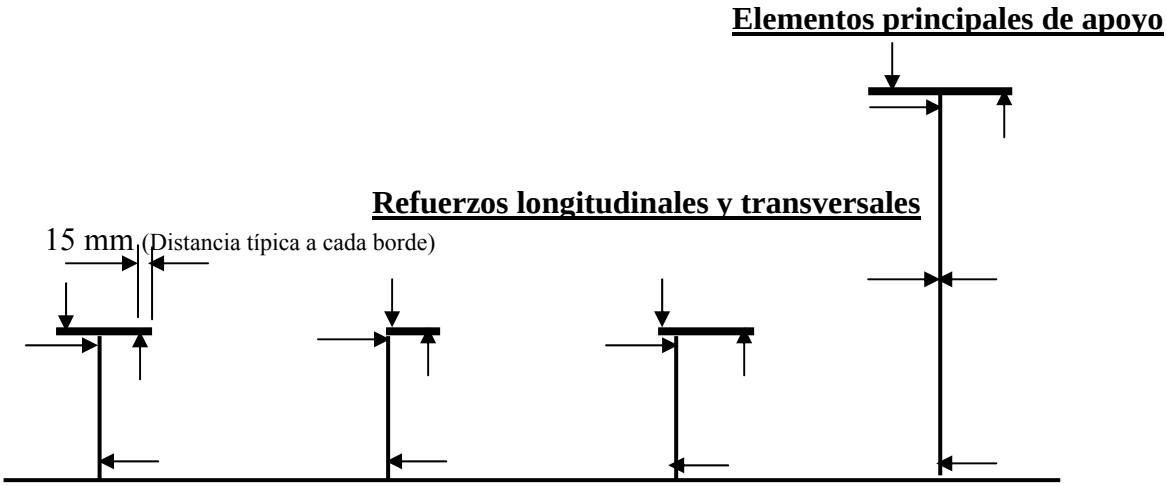


Figura 3

Nota: Las flechas del diagrama indican zonas críticas y se entiende que se refieren a ambos lados.

.4 tres lecturas del medidor para cada una de las series de los elementos principales de apoyo y dos lecturas del medidor para cada una de las series de los elementos restantes, tal como indican las flechas del diagrama;

.5 elementos principales de apoyo (longitudinales y transversales): una serie de lecturas del medidor a intervalos de 2 a 3 metros, según se ilustra en la figura 3 anterior, debiendo efectuarse como mínimo tres series de lecturas;

.6 alrededor de las aberturas: una lectura del medidor a cada lado de las mismas;

.7 cinco lecturas del medidor por metro cuadrado (m^2), aunque en las zonas complejas (por ejemplo, en los grandes cartabones de los elementos principales de apoyo) deben efectuarse como mínimo tres lecturas del medidor; y

.8 se efectuarán comprobaciones aleatorias adicionales para verificar el espesor del revestimiento en toda zona que los inspectores del revestimiento consideren necesaria.

ANEXO 4

NORMAS A QUE SE HACE REFERENCIA EN LA NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES

* Standards refers to PSPC standard

Norma	Descripción
ASTM D4145 : 1983	Standard Test Method for Coating Flexibility of Prepainted Sheet
SSPC-PA2 : 2004	PAINT APPLICATION SPECIFICATION NO.2
ISO 8501-1 : 1988/Suppl : 1994	Preparation of steel substrate before application of paints and related products - Visual assessment of surfa cleanliness
ISO 8501-3 : 2001	Preparation of steel substrate before application of paints and related products - Visual assessment of surfa cleanliness
ISO 8502-3 : 1993	Preparation of steel substrate before application of paints and related products - Tests for the assessment o cleanliness
ISO 8502-9 : 1998	Preparation of steel substrate before application of paints and related products - Tests for the assessment o cleanliness
ISO 8503-1 : 1988	Preparation of steel substrate before application of paints and related products - Surface roughness charact blast-cleaned steel substrates
ISO 8503-3 : 1988	Preparation of steel substrate before application of paints and related products - Surface roughness charact blast-cleaned steel substrates
ISO 2811-4 : 1997	Paints and varnishes - Determination of density
ISO 4624 : 2002	Paints and varnishes - Pull-off test for adhesion
ISO 4628-2 : 2003	Paints and varnishes - Evaluation of degradation of coatings - Designation of quantity and size of defects, ar intensity of uniform changes in appearance- Part 2
ISO 4628-3 : 2003	Paints and varnishes - Evaluation of degradation of coatings - Designation of quantity and size of common ty defect - Part 3 : Designation of degree of rusting
ISO 6270-2 : 2005	Paints and varnishes - Determination of resistance to humidity - Part 2 : Procedure for exposing test specime condensation water atmospheres
ISO 19840 : 2004	Paints and varnishes – Corrosion protection of steel structures by protective paint systems - Measurement acceptance criteria for, the thickness of dry films on rough surfaces

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
81º periodo de sesiones
Punto 25 del orden del día

MSC 81/25/Add.2
1 junio 2006
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 81º PERIODO DE SESIONES

Se adjuntan los anexos 22 a 46 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 81º periodo de sesiones (MSC 81/25).

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.

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 22 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CIG)

ANEXO 23 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CG)

ANEXO 24 - RESOLUCIÓN MSC.212(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGRQ)

ANEXO 25 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS (CÓDIGO CIQ) RELATIVAS A LA PREVENCIÓN DE INCENDIOS

ANEXO 26 - ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS 17, 18 Y 19 DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS

ANEXO 27 - DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO CONEXAS

ANEXO 28 - MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO

ANEXO 29 - RESOLUCIÓN MSC.213(81) - SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EN LAS ISLAS CANARIAS

ANEXO 30 - RESOLUCIÓN MSC.214(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT) DE A BORDO (RESOLUCIÓN A.861(20)) Y LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA SIMPLIFICADOS (RDT-S) DEL BUQUE (RESOLUCIÓN MSC.163(78))

ANEXO 31 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

ANEXO 32 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

ANEXO 33 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 34 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 35 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS

ANEXO 36 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))

ANEXO 37 - POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-07 RELACIONADOS CON CUESTIONES VINCULADAS CON LOS SERVICIOS MARÍTIMOS

ANEXO 38 - PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 39 - ORDENES DEL DÍA PROVISISONALES DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 40 - DISCURSO DEL SECRETARIO GENERAL EN LA APERTURA DEL 81º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA

ANEXO 41 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO

ANEXO 42 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS

ANEXO 43 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA POPULAR DE CHINA

ANEXO 44 - DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE IMSO

ANEXO 45 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE COREA

ANEXO 46 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL YEMEN

(Véase el documento MSC 81/25/Add.1 para los anexos 1 a 21)

***

ANEXO 22

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CIG)

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

1.3 Definiciones

1 En el párrafo 1.3.2, se sustituye "regla II-2/3.3 de las enmiendas de 1983 al SOLAS" por "regla II-2/3.2 del SOLAS".

2 El párrafo 1.3.34 se sustituye por el siguiente:

"1.3.34 "SOLAS": el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.".

CAPÍTULO 3

DISPOSICIÓN DEL BUQUE

3.3 Cámaras de bombas y de compresores para la carga

3 En el párrafo 3.3.1.1, se sustituye "la regla II-2/58 de las enmiendas de 1983 al SOLAS" por "la regla II-2/9.2.4 del SOLAS".

CAPÍTULO 11

PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

11.1 Medidas de seguridad contra incendios

4 En el párrafo 11.1.1, se sustituye "en el capítulo II-2 de las Enmiendas de 1983 al SOLAS" por "en el capítulo II-2 del SOLAS", y los párrafos .1 a .3 se sustituyen por los siguientes:

".1 las reglas 4.5.1.6 y 4.5.10 no serán aplicables;

.2 la regla 10.2, en la medida en que sea aplicable a los buques de carga, y las reglas 10.4 y 10.5, se aplicarán tal como se aplicarían a los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 2 000;

.3 la regla 10.5.6 se aplicará a los buques de arqueo bruto igual o superior a 2 000;

.4 las reglas del capítulo II-2 del SOLAS relativas a los buques tanque indicadas a continuación no son aplicables y quedan sustituidas por los capítulos y las secciones del Código siguientes:

Regla	**Sustituida por**
10.10	11.6
4.5.1.1 y 4.5.1.2	capítulo 3
4.5.5 y 10.8	11.3 y 11.4
10.9	11.5

.5 las reglas 13.3.4 y 13.4.3 se aplicarán a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500.".

11.2 Equipo del colector contraincendios

5 En el párrafo 11.2.1, se sustituye "las reglas II-2/4 y II-2/7 de las Enmiendas de 1983 al SOLAS" por "las reglas II-2/10.2, 10.4 y 10.5 del SOLAS", la expresión "reglas 4.2.1 y 4.4.1" se sustituye por "reglas II-2/10.2.2.4.1 y 10.2.1.3" y la expresión "regla 4.4.2" se sustituye por "regla II-2/10.2.1.6".

6 En el párrafo 11.2.2, se sustituye "reglas II-2/4.5.1 y II-2/4.8 de las Enmiendas de 1983 al SOLAS" por "reglas II-2/10.2.1.5.1 y 10.2.3.3 del SOLAS", y "cuya longitud no excederá de 33 m" se sustituye por "cuya longitud se especifica en la regla II-2/10.2.3.1.1".

11.5 Cámaras de compresores y de bombas de carga

7 En el párrafo 11.5.1, se sustituye "reglas II-2/5.1 y .2 del Convenio SOLAS 1974 enmendado" por "regla II-2/10.9.1.1 del SOLAS", y "regla II-2/5.1.6 de las Enmiendas de 1983 al SOLAS" se sustituye por "regla II-2/10.9.1.1.1 del SOLAS".

8 La enmienda del párrafo 11.6 no afecta al texto español.

9 En el párrafo 11.6.1, la primera enmienda no afecta al texto español. Se sustituye "regla II-2/17 de las Enmiendas de 1983 al SOLAS" por "regla II-2/10.10 del SOLAS".

CAPÍTULO 12

VENTILACIÓN MECÁNICA EN LA ZONA DE CARGA

10 El párrafo que sigue inmediatamente al encabezamiento "Las prescripciones del presente capítulo sustituyen a las de la regla II-2/59.3 de las enmiendas de 1983 al SOLAS" se sustituye por: "Las prescripciones del presente capítulo sustituyen a las de las reglas II-2/4.5.2.6 y 4.5.4 del SOLAS".

CAPÍTULO 19

RESUMEN DE PRESCRIPCIONES MÍNIMAS

11 Insértense los siguientes productos en el cuadro del capítulo 19:

a	b	c	d	e	f	g	h	i
Nombre del producto	Número ONU	Tipo de buque	Se exige tanque independiente de tipo C	Control del espacio de vapor dentro de los tanques de carga	Detección de vapor	Dispositivos de medición	Número del cuadro de la GPA	Prescripciones especiales
Éter dimetílico	-	2G / 2PG	-	-	F+T	C	-	
Anhídrido carbónico	-	3G	Sí	-	-	C	-	

***

ANEXO 23

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CG)

CAPÍTULO XI

PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

11.1 Medidas de seguridad contra incendios

1 Añádase el siguiente nuevo apartado .5 al párrafo 11.1:

".5 Deberán aplicarse las siguientes prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.99(73):

a) las reglas 13.3.4.2 a 13.3.4.5 y 13.4.3 serán aplicables a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500;

b) las reglas estipuladas en la parte E del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, excepto las reglas 16.3.2.2 y 16.3.2.3 de dicho capítulo, serán aplicables a los buques independientemente de su tamaño;

c) cuando se haya instalado recientemente equipo para las freidoras, será aplicable la regla 10.6.4; y

d) los sistemas de extinción de incendios a base de halones 1211, 1301 y 2402 y perfluorocarbonos no deberán haber sido instalados recientemente al estar prohibidos por la regla 10.4.1.3".

CAPÍTULO XIX

RESUMEN DE PRESCRIPCIONES MÍNIMAS

2 Insértense los siguientes nuevos productos en el cuadro del capítulo XIX:

a	b	c	d	e	f	g	h
Nombre del producto	Número ONU	Tipo de buque	Se exige tanque independiente de tipo C	Control del espacio de vapor dentro de los tanques de carga	Detección de vapor	Dispositivos de medición	Prescripciones especiales
Éter dimetílico	-	IIG/IIPG	-	-	I+T	C	
Anhídrido carbónico	-	IIIG	Sí	-	-	C	

***

ANEXO 24

RESOLUCIÓN MSC.212(81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.212(VII), por la cual la Asamblea adoptó en su séptimo periodo de sesiones el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), que incluye prescripciones de seguridad aplicables a los buques tanque quimiqueros, las cuales complementan las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución MEPC.20(22), mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) adoptó el Código CGrQ para conferirle carácter obligatorio en virtud del MARPOL 73/78,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.29(61), por la cual adoptó el Código CGrQ revisado,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución MEPC.144(54), mediante la cual EL MEPC adoptó, en su 54º periodo de sesiones, enmiendas al Código CIQ,

CONSIDERANDO que es muy conveniente que el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima adopten versiones idénticas de que las disposiciones del Código CGrQ, que tienen carácter obligatorio en virtud del MARPOL 73/78 y carácter recomendatorio desde el punto de vista de la seguridad,

HABIENDO EXAMINADO, en su 81º periodo de sesiones, las enmiendas al Código CGrQ que el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel propuso en su 9º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas al Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), enmendado, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE que las enmiendas mencionadas se hagan efectivas el 1 de agosto de 2007*.

---

* Fecha de entrada en vigor de la versión idéntica de las enmiendas al Código CGrQ adoptadas mediante la citada resolución MEPC.144(54).

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (Código CGrQ)

Se enmienda el Código CGrQ como se indica a continuación:

Preámbulo

1 Se añade el siguiente nuevo párrafo:

"7 Se ha revisado el Código para tener en cuenta la revisión de 2007 del Anexo II del MARPOL."

CAPÍTULO I
GENERALIDADES

1.1 Objeto

2 En la segunda frase, se suprime "tal como éstos quedan definidos en la regla 1 1) del Anexo II del MARPOL 73/78" y se sustituyen a las categorías de contaminación "A, B o C" por las categorías "X, Y o Z".

1.4 Definiciones

3 Se sustituye el párrafo 1.4.16A por el siguiente:

"1.4.16A *Sustancia nociva líquida*: toda sustancia señalada como tal en la columna "Categoría de contaminación" del capítulo 17 ó 18 del Código Internacional de Quimiqueros o en la circular correspondiente de la serie MEPC.2/Circ. en vigor, o clasificada provisionalmente en las categorías X, Y o Z con arreglo a lo dispuesto en la regla 6.3 de las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973."

4 En el párrafo 1.4.16B, se suprime el texto existente y se añade la palabra "Suprimido".

5 Se modifica la numeración del párrafo de la definición de "fecha de vencimiento anual", a saber "1.4.16C" en el texto de la resolución MEPC.41(29), de modo que diga "1.4.16D".

1.7 Fecha de entrada en vigor

6 En la segunda frase del párrafo 1.7.2, se sustituye la referencia a "regla 1 12)" por "regla 1.17".

1.8 Nuevos productos

7 En la primera frase del párrafo 1.8, se sustituye la referencia a las categorías de contaminación "A, B o C" por las categorías "X, Y o Z".

CAPÍTULO II
CONTENCIÓN DE LA CARGA

G - MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN

2.17 Generalidades

8 Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"2.17.1 Los materiales estructurales utilizados para la construcción de tanques, así como las correspondientes tuberías, bombas, válvulas, respiraderos y sus materiales de unión, deberán ser los adecuados para la carga que vaya a transportarse, a la temperatura y la presión en que se efectúe el transporte, conforme a normas reconocidas. Se supone que el acero es el material de construcción normalmente utilizado.

2.17.2 Cuando proceda, se seleccionará el material de construcción teniendo en cuenta lo siguiente:

.1 ductilidad de entalla a la temperatura de servicio;

.2 efecto corrosivo de la carga; y

.3 posibilidad de que se produzcan reacciones peligrosas entre la carga y el material de construcción.

2.17.3 Incumbe al expedidor de la carga facilitar información sobre la compatibilidad de los materiales al explotador del buque o a su capitán de manera oportuna antes de que el producto sea transportado. La carga será compatible con todos los materiales de construcción, de manera que:

.1 la integridad de los materiales de construcción no sufra daño alguno; y

.2 no se produzca ninguna reacción peligrosa ni potencialmente peligrosa.

2.17.4 Cuando se presente un producto a la OMI para su evaluación, y si la compatibilidad del producto con los materiales mencionados en el párrafo 2.17 exige prescripciones especiales, en el formulario del Grupo EHS del GESAMP de notificación de características de productos se facilitará información sobre los materiales de construcción requeridos. Se dará cuenta de dichas prescripciones en el capítulo IV, y en la *columna o* del capítulo 17 del Código CIQ se insertará la correspondiente referencia. En el formulario de notificación también habrá de indicarse que no es necesaria ninguna prescripción especial. Incumbe al fabricante del producto facilitar la información correcta."

2.18 Prescripciones complementarias

9 En el párrafo 2.18 se suprime el texto actual y se añade la palabra "Suprimido".

CAPÍTULO III
EQUIPO DE SEGURIDAD Y CONSIDERACIONES CONEXAS

E - PREVENCIÓN DE INCENDIOS

10 Tras el encabezamiento, se añade el siguiente texto:

"(Salvo indicación expresa en contrario, las reglas del Convenio SOLAS mencionadas en la parte E corresponden a las reglas del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y a sus enmiendas pertinentes, adoptadas anteriormente mediante la resolución MSC.99(73))."

3.13 Medidas de seguridad contra incendios

11 Se suprime el texto existente en el párrafo 3.13.3 y se añade la palabra "Suprimido".

12 Se añade el siguiente nuevo párrafo 3.13.5:

"3.13.5 Las siguientes prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, adoptado mediante la resolución MSC.99(73), serán aplicables:

a) se instalarán los dispositivos prescritos en las reglas II-2/4.5.10.1.1 y 4.5.10.1.4, así como un sistema para vigilar de forma continua la concentración de vapores inflamables, en los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas a más tardar en la fecha de la primera entrada en dique seco programada para después del 1 de agosto 2007, y en ningún caso después del 1 de agosto 2007. Habrá puntos de muestreo o cabezales detectores situados en lugares adecuados a fin de detectar fácilmente las fugas potencialmente peligrosas. Cuando la concentración de vapores inflamables alcance un nivel preestablecido, que no será superior al 10% del límite inferior de inflamabilidad, se activará automáticamente una alarma audible y visual continua en la cámara de bombas y en la cámara de control de la carga para avisar al personal de que existe un peligro potencial. No obstante, podrán aceptarse los sistemas de vigilancia existentes ya instalados cuyo nivel preestablecido no sea superior al 30% del límite inferior de inflamabilidad. Independientemente de las disposiciones anteriores, la Administración podrá eximir de la aplicación de las citadas prescripciones a los buques no dedicados a realizar viajes internacionales;

b) las reglas 13.3.4.2 a 13.3.4.5 y 13.4.3 serán aplicables a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas;

c) las reglas estipuladas en la parte E del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, excepto las reglas 16.3.2.2 y 16.3.2.3 de dicho capítulo, serán aplicables a los buques, independientemente de su tamaño;

d) cuando se hayan instalado recientemente máquinas freidoras, será aplicable la regla 10.6.4; y

e) no se instalarán sistemas de extinción de incendios en los que se utilicen los halones 1211, 1301 y 2402 y perfluorocarbonos, al estar prohibidos por la regla 10.4.1.3".

F - PROTECCIÓN DEL PERSONAL

13 Tras el encabezamiento, se añade el siguiente texto:

"(Salvo indicación expresa en contrario, las reglas del Convenio SOLAS mencionadas en la parte F corresponden a las reglas del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y a sus enmiendas pertinentes, adoptadas anteriormente mediante la resolución MSC.99(73))".

CAPÍTULO IV
PRESCRIPCIONES ESPECIALES

4.12 Materiales de construcción

14 Se suprime el texto existente en el párrafo 4.12 y se añade la palabra "Suprimido".

4.15 Impurificación de la carga

15 Se suprime el texto existente en el párrafo 4.15.1 y se añade la palabra "Suprimido".

CAPÍTULO V
PRESCRIPCIONES DE ORDEN OPERACIONAL

5.2 Información sobre la carga

16 En el párrafo 5.2.5, se sustituye el valor de la viscosidad "25 mPa.s", que figura dos veces, por "50 mPa.s".

17 En el párrafo 5.2.6, se suprime el texto existente y se añade la palabra "Suprimido".

18 En el párrafo 5.2.7, se suprime el texto existente y se añade la palabra "Suprimido".

CAPÍTULO VA
MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

19 Se suprime el texto existente y se añade la palabra "Suprimido".

CAPÍTULO VI
RESUMEN DE PRESCRIPCIONES MÍNIMAS

20 Se suprimen las referencias a las prescripciones de los códigos CIQ y CGrQ mencionadas bajo Materiales de construcción (columna m), así como las siguientes referencias mencionadas bajo Prescripciones especiales (columna o):

"Referencia al Código CIQ	Referencia al Código CGrQ
15.16.1 16.2.7 16.2.8 16A.2.2	4.15.1 5.2.6 5.2.7 5A.2.2"

CAPÍTULO VIII
TRANSPORTE DE DESECHOS QUÍMICOS LÍQUIDOS

21 En el párrafo 8.3.2.2, se sustituye la referencia al "capítulo 19" del Código CIQ por una referencia al "capítulo 20".

APÉNDICE

MODELO DE CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL

22 Se sustituye el modelo existente por el siguiente:

"MODELO DE CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL

CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL

(*Sello oficial*)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el

CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL
(resoluciones MSC.9(53) y MEPC.20(22))

con la autoridad conferida por el Gobierno de
.....
(*nombre oficial completo del país*)

por .....
(*título oficial completo de la persona u organización competente reconocida por la Administración*)

Pormenores del buque[1]

Nombre del buque	.....
Número o letras distintivos	.....
Puerto de matrícula	.....
Arqueo bruto	.....
Tipo de buque (párrafo 2.2.4 del Código)	.....
Número IMO[2]	.....

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o (en el caso de un buque transformado) fecha en que comenzó la transformación en buque tanque quimiquero .....

[1] Los pormenores del buque también podrán indicarse en casillas dispuestas horizontalmente.

[2] De conformidad con el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

El buque también satisface plenamente las siguientes enmiendas al Código:
.....
.....

El buque está exento de cumplir las siguientes disposiciones del Código:
.....
.....

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la sección 1.6 del Código;

2 Que el reconocimiento puso de manifiesto que la construcción y el equipo del buque, así como su estado, son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque:

.1 se ajusta a las disposiciones pertinentes del Código aplicables a los buques mencionados en 1.7.2;

.2 se ajusta a las disposiciones pertinentes del Código aplicables a los buques mencionados en 1.7.3;

3 Que se ha facilitado al buque el manual estipulado en el apéndice 4 del Anexo II del MARPOL, según se prescribe en la regla 14 del Anexo, y que los medios y el equipo del buque prescritos en dicho manual son satisfactorios en todos los sentidos;

4 Que el buque satisface las prescripciones relativas al transporte a granel de los productos indicados a continuación, siempre y cuando se observen todas las disposiciones pertinentes de orden operacional del Código y del Anexo II del MARPOL:

Producto	**Condiciones de transporte (números de los tanques, etc.)**	**Categoría de contaminación**
Sigue en la hoja adjunta 1, con páginas adicionales firmadas y fechadas[3]. Los números de los tanques indicados en esta lista pueden localizarse en el plano de los tanques, firmado y fechado, que figura en la hoja adjunta 2.		

5 Que, de conformidad con lo prescrito en los párrafos 1.7.3/2.2.5[3], las disposiciones del Código se modifican con respecto al buque del modo siguiente:
……

[3] Táchese según proceda.

6 Que el buque debe cargarse:

.1 de conformidad con las condiciones de carga estipuladas en el manual de carga aprobado, sellado y fechado …….. y firmado por un funcionario responsable de la Administración, o de una organización reconocida por la Administración[3];

.2 de conformidad con las limitaciones de carga adjuntas al presente Certificado[3].

Cuando sea preciso cargar el buque de un modo que no se ajuste a lo arriba indicado, los cálculos necesarios para justificar las condiciones de carga propuestas deberán ser remitidos a la Administración que expida el certificado, la cual podrá autorizar por escrito la adopción de tales condiciones de carga[4].

El presente Certificado es válido hasta el .....[5]
a reserva de que se efectúen los reconocimientos prescritos en la sección 1.6 del Código.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
(*dd/mm/aaaa*)

Expedido en: .....
(*lugar de expedición del certificado*)

....
(*fecha de expedición*) (*firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado*)

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

Instrucciones para cumplimentar el certificado:

1 El certificado se podrá expedir únicamente a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados que son Partes en el MARPOL 73/78.

2 Tipo de buque: Las anotaciones consignadas en esta columna guardarán relación con todas las recomendaciones que les sean aplicables; por ejemplo, la anotación "tipo 2" se entenderá referida a este tipo de buque en todos los aspectos regidos por el Código. Esta columna no será habitualmente aplicable en el caso de un buque existente, debiéndose entonces indicar "véase el párrafo 2.2".

---

4 En lugar de incluirse en el Certificado, este texto podrá adjuntarse al mismo, siempre que esté debidamente firmado y sellado.

5 Insértese la fecha de expiración que especifique la Administración de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6.6.1 del Código. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual definida en el párrafo 1.4.16D del Código, salvo que esta última haya sido modificada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6.6.8 del Código.

3 Productos: Se consignarán los productos enumerados en el capítulo 17 del Código o los que hayan sido evaluados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 1.8 del Código. En relación con estos últimos productos "nuevos", se tendrán presentes cualesquiera prescripciones especiales provisionalmente estipuladas.

4 Productos: La lista de productos que el buque es apto para transportar incluirá las sustancias nocivas líquidas de la categoría Z que no estén regidas por el Código, las cuales se identificarán como sustancias de la "categoría Z del capítulo 18".

5 Se suprime.

6 Condiciones de transporte: Si se expide un certificado a un buque cuya modificación se ajusta a lo estipulado en la regla 1 12) del Anexo II del MARPOL, dicho certificado llevará anotado en la parte superior del cuadro de productos y condiciones de transporte la siguiente indicación: "Este buque tiene certificación para transportar productos químicos que sólo presentan riesgos de contaminación".

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento prescrito en el párrafo 1.6.2 del Código, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Código.

Reconocimiento anual: Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

Reconocimiento anual/intermedio[3]: Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

Reconocimiento anual/intermedio[3]: Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

Reconocimiento anual: Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad*)

[3] Táchese según proceda.

RECONOCIMIENTO ANUAL/INTERMEDIO DE CONFORMIDAD CON EL PÁRRAFO 1.6.6.8.3

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio[3] efectuado de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.6.6.8.3 del Código, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE EL PÁRRAFO 1.6.6.3

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.6.6.3 del Código, el presente certificado se aceptará como válido hasta el ……

Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

REFRENDO REQUERIDO CUANDO SE HA EFECTUADO EL RECONOCIMIENTO DE RENOVACIÓN Y SE APLICA EL PÁRRAFO 1.6.6.4

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.6.6.4 del Código, el presente certificado se aceptará como válido hasta el ……..

Reconocimiento anual: Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

[3] Táchese según proceda.

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO DE RECONOCIMIENTO O DURANTE UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO SE APLICAN LOS PÁRRAFOS 1.6.6.5 ó 1.6.6.6

De conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.6.6.5/1.6.6.6[3] del Código, el presente Certificado se aceptará como válido hasta el ……

Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE VENCIMIENTO ANUAL CUANDO SEA APLICABLE EL PÁRRAFO 1.6.6.8

De conformidad con el párrafo 1.6.6.8 del Código, la nueva fecha de vencimiento anual es el ……

Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

De conformidad con el párrafo 1.6.6.8, la nueva fecha de vencimiento anual es el ……..

Firmado .....
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar .....

Fecha (*dd/mm/aaaa*) .....

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

[3] Táchese según proceda.

HOJA ADJUNTA 1
DEL
CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE
DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL

Continuación de la lista de productos indicados en la sección 3, con las correspondientes condiciones de transporte.

Productos	**Condiciones de transporte (número de los tanques, etc.)**	**Categoría de contaminación**

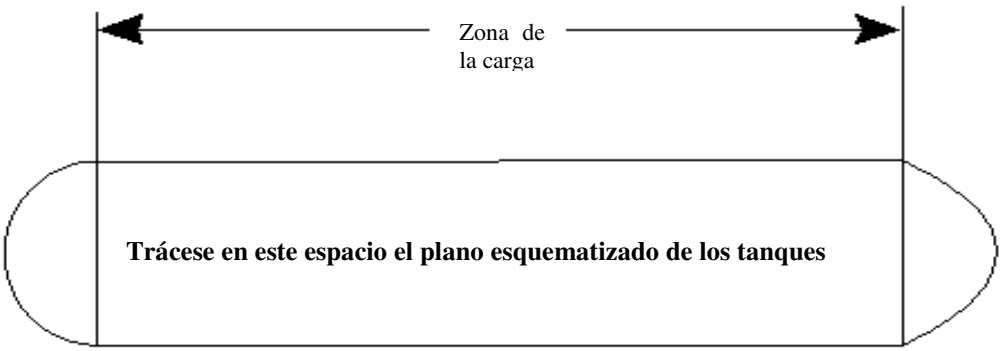
Fecha …… ……
(*la del certificado*) (*firma del funcionario que expide el certificado y/o sello de la autoridad expedidora*)

HOJA ADJUNTA 2
DEL
CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL

PLANO DE LOS TANQUES (modelo)

Nombre del buque: ……

Número o letras distintivos: ……..……



Fecha …… (*la del certificado*)

…… (*firma del funcionario que expide el certificado y/o sello de la autoridad expedidora*)"

***

ANEXO 25

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS (CÓDIGO CIQ) RELATIVAS A LA PREVENCIÓN DE INCENDIOS

CAPÍTULO 11

PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

11.1 Ámbito de aplicación

1 En el párrafo 11.1.1, los subpárrafos .4 a .6 se sustituyen por los siguientes:

".4 la regla 10.5.6 se aplicará a los buques de arqueo bruto igual o superior a 2 000;

.5 en lugar de la regla 10.8 se aplicará lo dispuesto en 11.3;

.6 en lugar de la regla 10.9 se aplicará lo dispuesto en 11.2;

.7 se aplicará la regla 4.5.10 a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500, y la expresión "gases de hidrocarburos" que figura en esta regla se sustituirá por "vapores inflamables"; y

.8 las reglas 13.3.4 y 13.4.3 se aplicarán a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500.".

2 En el párrafo 11.1, se introduce el siguiente nuevo párrafo 11.1.4:

"11.1.4 En lugar de las disposiciones de la regla II-2/1.6.7 del Convenio SOLAS, se instalarán los dispositivos prescritos en las reglas II-2/4.5.10.1.1 y II-2/4.5.10.1.4, así como un sistema para vigilar de forma continua la concentración de vapores inflamables, en los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del [fecha de la entrada en vigor de la enmienda] a más tardar en la fecha de la primera entrada en dique seco programada para después del [fecha de la entrada en vigor de la enmienda], y en ningún caso después del [tres años después de la fecha de la entrada en vigor de la enmienda]. Habrá puntos de muestreo o cabezales detectores situados en lugares adecuados a fin de detectar fácilmente las fugas potencialmente peligrosas. Cuando la concentración de vapores inflamables alcance un nivel preestablecido, que no será superior al 10% del límite inferior de inflamabilidad, se activará automáticamente una alarma audible y visual continua en la cámara de bombas y en la cámara de control de la carga para avisar al personal de que existe un peligro potencial. No obstante, serán aceptables los sistemas de vigilancia existentes ya instalados cuyo nivel preestablecido no sea superior al 30% del límite inferior de inflamabilidad. Independientemente de las disposiciones anteriores, la Administración podrá eximir de la aplicación de las citadas prescripciones a los buques no dedicados a realizar viajes internacionales."

***

ANEXO 26

ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS 17, 18 Y 19 DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS (CÓDIGO CIQ)

Se sustituyen los capítulos 17, 18 y 19 actuales del Código por el siguiente texto:

CAPÍTULO 17

RESUMEN DE PRESCRIPCIONES MÍNIMAS

Las mezclas de sustancias nocivas líquidas que sólo presenten riesgos de contaminación y que hayan sido clasificadas, provisionalmente o no, conforme a lo dispuesto en la regla 6.3 del Anexo II del MARPOL, podrán transportarse con arreglo a las prescripciones del Código aplicables a la correspondiente entrada en el presente capítulo para las sustancias nocivas líquidas no especificadas en otra parte (n.e.p.).

NOTAS ACLARATORIAS

Nombre del producto (columna a)	El nombre del producto se usará en el documento de embarque para cualquier carga que se presente para transportarse a granel. Cualquier denominación secundaria podrá añadirse entre corchetes después del nombre del producto. En determinados casos, los nombres de los productos no son idénticos a los que aparecen en las ediciones anteriores del Código.
Número ONU (columna b)	Suprimida
Categoría de contaminación (columna c)	Las letras X, Y o Z indican la categoría de contaminación asignada a cada producto con arreglo a lo dispuesto en el Anexo II del MARPOL 73/78.
Riesgos (columna d)	La letra "S" significa que el producto se ha incluido en el Código debido a que entraña riesgos para la seguridad, la letra "P" significa que el producto se ha incluido en el Código debido a que entraña riesgos de contaminación, y las letras "S/P" significan que el producto se ha incluido en el Código debido a que entraña riesgos desde el punto de vista de la seguridad y de la contaminación.
Tipo de buque (columna e)	1: tipo de buque 1 (2.1.2.1) 2: tipo de buque 2 (2.1.2.2) 3: tipo de buque 3 (2.1.2.3)
Tipo de tanque (columna f)	1: tanque independiente (4.1.1) 2: tanque estructural (4.1.2) G: tanque de gravedad (4.1.3) P: tanque a presión (4.1.4)
Respiración de los tanques (columna g)	Cont.: respiración controlada Abierta: respiración abierta
Control ambiental de los tanques (columna h)	Inerte: inertización (9.1.2.1) Relleno aislante: líquido o gas (9.1.2.2) Seco: secado (9.1.2.3) Ventilado: ventilación natural o forzada (9.1.2.4) No: no se especifican prescripciones especiales en el presente Código

Equipo eléctrico (columna i)	Categorías térmicas (i') T1 a T6: - no se especifican prescripciones en blanco indica que no hay información Grupo de aparatos (i'') IIA, IIB o IIC: - no se especifican prescripciones en blanco indica que no hay información Punto de inflamación (i''') Sí: punto de inflamación superior a 60°C (10.1.6) No: punto de inflamación no excede de 60°C (10.1.6) NI: producto ininflamable (10.1.6)
Dispositivos de medición (columna j)	O: dispositivo abierto (13.1.1.1) R: dispositivo de paso reducido (13.1.1.2) C: dispositivo cerrado (13.1.1.3)
Detección de vapor (columna k)	F: vapores inflamables T: vapores tóxicos No: no se especifican prescripciones especiales en el presente Código
Prevención de incendios (columna l)	A: espuma resistente al alcohol o espuma para usos múltiples B: espuma corriente, que comprende todas las espumas que no sean del tipo resistente al alcohol, incluidas la fluoroproteína y la espuma de película acuosa C: aspersión de agua D: productos químicos secos No: no se especifican prescripciones especiales en el presente Código
Materiales de construcción (columna m)	Suprimida
Equipo de emergencia (columna n)	Sí: véase 14.3.1 No: no se especifican prescripciones especiales en el presente Código
Prescripciones específicas y operacionales (columna o)	Cuando se haga referencia específica a los capítulos 15 y/o 16, estas prescripciones se agregarán a las prescripciones correspondientes a cualquier otra columna.

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Aceite ácido de palma	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite carbólico	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	F-T	A	No	15.12, 15.19.6, 16.2.9
Aceite de almendra de mango	Y	P	2 (k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de cártamo	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de cáscara de nuez de anacardo (no tratado)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	-	-	Sí	R	T	AB	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de coco	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C,	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de ilipé	Y	P	2 (k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de linaza	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6
Aceite de maíz	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6
Aceite de nuez de palma	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	T3	IIB	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de nuez molida	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de oliva	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de palma	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de pescado	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6,16.2.9
Aceite de pino	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.6, 16.2.9
Aceite de resina destilado	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	C	F-T	ABC	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Aceite de ricino	Y	S/P	2 (k)	SG	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.9.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de ricino	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6
Aceite de salvado de arroz	Y	S/P	2 (k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de semilla de algodón	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de semilla de colza	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de semilla de girasol	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aceite de soja	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6
Aceite de tung	Y	S/P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Acetato de 2-etoxietilo	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	O	F	A	No	15.19.6
Acetato de 3-metoxibutilo	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6
Acetato de amilo (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Acetato de bencilo	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Acetato de butilo (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Acetato de ciclohexilo	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Acetato de etilo	Z	P	3	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A,B	No	
Acetato de heptilo	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Acetato de hexilo	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Acetato de isopropilo	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	
Acetato de metilamilo	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Acetato de metilo	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	
Acetato de n-octilo	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Acetato de propilo normal	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	15.19.6
Acetato de tridecilo	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	
Acetato de vinilo	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F	A	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Acetato del éter butílico del etilenglicol	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Acetato del éter metílico del etilenglicol	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Acetato del éter metílico del propilenglicol	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	
Acetato del éter monoalquílico (C1-C6) del poli(2-8) alquilenglicol	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Acetato del etilenglicol	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Acetoacetato de etilo	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Acetoacetato de metilo	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Acetocloro	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Acetonitrilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A	No	15.12, 15.19.6
Ácido 2- ó 3-cloropropiónico	Z	S/P	3	2G	Abierta	No			Sí	0	No	A	No	15.11.2 a 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 16.2.9
Ácido 2,2-dicloropropiónico	Y	S/P	3	2G	Cont.	Seco			Sí	R	No	A	No	15.11.2, 15.11.4, 15.11.6, 15.11.7, 15.11.8, 15.19.6, 16.2.9
Ácido 2-etilhexanoico	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	
Ácido 2-hidroxi-4-(metiltio)butanoico	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Ácido acético	Z	S/P	3	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	R	F	A	Sí	15.11.2 a 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 15.19.6, 16.2.9
Ácido acrílico	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	C	F-T	A	Sí	15.11.2, 15.11.3, 15.11.4, 15.11.6, 15.11.7, 15.11.8, 15.12.3, 15.12.4, 15.13, 15.17, 15.19, 16.6.1, 16.2.9
Ácido alcarilsulfónico (C16-C60), de cadena larga	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Ácido alquilbenceno (C11-C17) sulfónico	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Ácido butírico	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	No	A	No	15.11.2 a 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 15.19.6
Ácido cítrico (70% como máximo)	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Ácido cloroacético (80% como máximo)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	C	No	No	No	15.11.2, 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 15.12.3, 15.19, 16.2.9
Ácido clorosulfónico	Y	S/P	1	2G	Cont.	No		NF		C	T	No	Sí	15.11.2 a 15.11.8, 15.12, 15.16.2, 15.19
Ácido cresílico desfenolizado	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6
Ácido decanoico	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.9
Ácido di-(2-etilhexil) fosfórico	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	AD	No	15.19.6
Ácido dimetiloctanoico	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.6, 16.2.9
Ácido fórmico	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	R	T(g)	A	Sí	15.11.2 a 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 15.19.6, 16.2.9
Ácido fosfórico	Z	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.11.1 a 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 16.2.9
Ácido glicidílico del ácido trialquilacético C_{10}	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ácido glicólico en solución (70% como máximo)	Z	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Ácido glioxílico en solución (50% como máximo)	Y	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ACD	No	15.11.2, 15.11.3, 15.11.4, 15.11.6, 15.11.7, 15.11.8, 15.19.6, 16.2.9, 16.6.1, 16.6.2, 16.6.3
Ácido graso de sebo	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ácido graso del aceite de coco	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.9, 15.19.6, 16.2.6
Ácido graso del tall oil (ácidos resínicos de menos de un 20%)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	C	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ácido graso destilado de palma	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ácido graso saturado (C_{13+})	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Ácido heptanoico normal	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Ácido hexanoico	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ácido hidroclórico	Z	S/P	3	1G	Cont.	No			NF	R	T	No	Sí	15.11
Ácido láctico	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Ácido láurico	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ácido metacrílico	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	T	A	No	15.13, 16.6.1, 15.19.6, 16.2.9

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Ácido neodecanoico	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Ácido nitrante (mezcla de ácido sulfúrico y ácido nítrico)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	C	T	No	Sí	15.11, 15.16.2, 15.17, 15.19
Ácido nítrico (70% como mínimo)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	C	T	No	Sí	15.11, 15.19
Ácido nítrico (menos de un 70%)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	Sí	15.11, 15.19
Ácido nonanoico (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Ácido octanoico (todos los isómeros)	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	
Ácido oleico	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Ácido pentanoico	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6
Ácido pentanoico normal (64%)/ácido 2-metilbutírico (36%), en mezcla	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	T2		Sí	C	No	A,D	No	15.11.2 a 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 15.12.3, 15.19
Ácido poliacrílico en solución (40% como máximo)	Z	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	AC	No	
Ácido propiónico	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	R	F	A	Sí	15.11.2 a 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 15.19.6
Ácido sulfúrico	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.11, 15.16.2, 15.19.6
Ácido sulfúrico agotado	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.11, 15.16.2, 15.19.6
Ácido tridecanoico	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ácido trimetilacético	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	R	No	A	No	15.11.2, 15.11.3, 15.11.4, 15.11.5, 15.11.6, 15.11.7, 15.11.8, 15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ácido undecanoico	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.6, 16.2.9
Acrilamida en solución (50% como máximo)	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			NF	C	No	No	No	15.12.3, 15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.2.9
Acrilato de butilo (todos los isómeros)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	R	F-T	A	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Acrilato de decilo	X	S/P	1	2G	Abierta	No	T3	IIA	Sí	O	No	A,C, D	No	15.13, 15.19, 16.6.1, 16.6.2
Acrilato de 2-etilhexilo	Y	S/P	3	2G	Abierta	No	T3	IIB	Sí	O	No	A	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Acrilato de etilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	R	F-T	A	Sí	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Acrilato de 2-hidroxietilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	A	No	15.12, 15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Acrilato de metilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIB	No	R	F-T	A	Sí	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Acrilonitrilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIB	No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.13, 15.17, 15.19
Adipato de di-(n-etilhexilo)	X	P	1	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Adipato de diisononilo	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Adipato de dimetilo	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Adipato de ditridecilo	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Adipato de hexametilendiamina (50% en agua)	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Adipato octildecílico	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Adiponitrilo	Z	S/P	3	2G	Cont.	No		IIB	Sí	R	T	A	No	16.2.9
Alacloro, técnicamente puro (90% como mínimo)	X	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,C	No	15.19.6, 16.2.9
n-Alcanos (C10+)	Y	P	3	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	15.19.6
Alcanos (C_6-C_9)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Iso- y ciclo- Alcanos (C_{10}-C_{11})	Z	P	3	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	
Iso- y ciclo Alcanos (C_{12+})	Z	P	3	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	
Alcaril poliéteres (C9-C20)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	AB	No	15.19.6, 16.2.6
Alcarilditiofosfato de cinc (C_7-C_{16})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	16.2.6, 16.2.9
Alcarilsulfonato (C11-C50) cálcico, de cadena larga	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Alcarilsulfonato (C11-C50) magnésico, de cadena larga	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Alcarilsulfonato de bario, de cadena larga (C_{11}-C_{50})	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	AD	No	15.12.3, 15.19, 16.2.6, 16.2.9
Alcohol alílico	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Alcohol amílico normal	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Alcohol amílico primario	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Alcohol amílico secundario	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	
Alcohol amílico terciario	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	
Alcohol bencílico	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Alcohol butílico terciario	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	
Alcohol decílico (todos los isómeros)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9(e)
Alcohol dodecílico	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Alcohol furfurílico	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Alcohol isoamílico	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	
Alcohol isobutílico	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Alcohol metilamílico	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Alcohol metílico	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Alcohol nonílico (todos los isómeros)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Alcohol propílico normal	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.12, 15.19
Alcohol undecílico	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Alcoholes (C13+)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Aldehídos octílicos	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Alquenil (C_{16}-C_{20}) succínico anhidro	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	C	T	No	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Alquenilamida (C11+)	X	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Alquenilcarboxamida de cinc	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6
Alquil (C_{11}-C_{40}) fenato de calcio, de cadena larga	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Alquil (C_5-C_{10}) fenato de calcio, de cadena larga	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Alquil (C_8-C_{10})/(C_{12}-C_{14}): (50%/50%) poliglucósido en solución (55% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	No	No	16.2.6, 16.2.9
Alquil (C_8-C_{10})/(C_{12}-C_{14}): (40% como máximo/60% como mínimo (poliglucósido, en solución (55% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	No	No	16.2.6, 16.2.9
Alquil (C_8-C_{10})/(C_{12}-C_{14}): (60% como mínimo/40% como máximo (poliglucósido, en solución (55% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	No	No	16.2.6, 16.2.9
Alquil (C_8-C_9) fenilamina en disolventes aromáticos	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Alquilarilpoliéter (C_9-C_{20})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6
Alquilarilsulfonato (C_{11}-C_{50}) de calcio, de cadena larga	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Alquilatos para gasolina de aviación (parafinas C_8 e isoparafinas, punto de ebullición entre 95° y 120°C)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	B	No	15.19.6
Alquilbenceno en mezclas (que contengan al menos un 50% de tolueno)	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	C	F-T	ABC	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Alquilbenceno, alquilindano, alquilindeno, en mezcla (cada uno C_{12}-C_{17})	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Alquilbencenos (C3-C4)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Alquilbencenos (C_5-C_8)	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Alquilbencenos (C_{9+})	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.1.9.6
Alquildimetilamina (C_{12}+)	X	S/P	1	2G	Cont.	No			Sí	C	T	BCD	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Alquilditiocarbamato (C_{19}-C_{35})	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Alquilditiofosfato de cinc (C_3-C_{14})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6
Alquilditiotiadiazol (C_6-C_{24})	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Alquilfosfito (C_{10}-C_{20}, saturado y no saturado)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Alquilnitratos (C7-C9)	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	AB	No	15.19.6, 15.20, 16.6.1, 16.6.2, 16.6.3
Alquiloxialquilamina (C_{16+}) etoxilada, de cadena larga	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Alquilpoliglucósido (C_{12}-C_{14}) en solución (55% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Alquilpoliglucósido (C_8-C_{10}) en solución (65% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	No	No	16.2.6
Alquilsalicilato (C11+) magnésico, de cadena larga	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	AB	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Alquilsalicilato (C13+) cálcico, de cadena larga	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	AB	No	15.19.6, 16.2.6
Alquilsulfonatos (C14-C17) de sodio (60-65% en solución)	Y	P	2	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.6
Alquitrán de hulla	X	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	Sí	R	No	BD	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Aluminosilicato sódico en solución acuosa	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	
2-Amino-2-metil-1-propanol	Z	S	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Aminoetildietanolamina/aminoetiletanolamina, en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Aminoetiletanolamina	Z	S/P	3	2G	Abierta	No	T2	IIA	Sí	O	No	A	No	
N-Aminoetilpiperazina	Z	S/P	3	2G	Cont	No			Sí	R	T	A	No	15.19.6, 16.2.9
2-(2-Aminoetoxi) etanol	Z	S/P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	AD	No	15.19.6
Amino-poliolefina fenólica (C_{28}-C_{250})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Amoníaco acuoso (28% como máximo)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	R	T	A,B,C	Sí	
Anhídrido acético	Z	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A	Sí	15.11.2 a 15.11.4, 15.11.6 a 15.11.8, 15.19.6
Anhídrido de poliisobutileno (aducto)	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	
Anhídrido de poliolefína	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Anhídrido ftálico (fundido)	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	R	No	A,D	No	16.2.9, 15.19.6, 16.2.6
Anhídrido maleico	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	No	A,C (f)	No	16.2.9
Anhídrido propiónico	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	Sí	R	T	A	No	
Anilina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	C	T	A	No	15.12, 15.17, 15.19
Arilpoliolefinas (C_{11}-C_{50})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Aromáticos poli(2+)cíclicos	X	P	1	2G	Cont.	No			Sí	R	No	A,D	No	15.19, 16.2.6, 16.2.9
Azufre (fundido)	Z	S	3	1G	Abierta	Venti-lado o relleno (gas)	T3		Sí	O	F-T	No	No	15.10, 16.2.9
Benceno y mezclas que contienen un 10% como mínimo de benceno (i)	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	C	F-T	A,B	No	15.12.1, 15.17, 15.19.6, 16.2.9
Benzoato de sodio	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Borato de polidefinamidas alquinoamina (C_{28}-C_{250})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Borohidruro sódico (15% como máximo)/ hidróxido sódico en solución	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Bromoclorometano	Z	S/P	3	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	No	
Buteno oligómero	X	P	2	v	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Butilamina (todos los isómeros)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A	Sí	15.12, 15.17, 15.19.6
Butilbenceno (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Butilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Butiraldehído (todos los isómeros)	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	F-T	A	No	15.19.6
Butirato de butilo (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Butirato de etilo	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Butirato de metilo	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
gamma-Butirolactona	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
epsilon-Caprolactama (fundida o en soluciones acuosas)	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Carbonato cálcico en suspensión acuosa espesa	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Carbonato sódico en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Cera de parafina	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ceras	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Cianhidrina de la acetona	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	C	T	A	Sí	15.12, 15.13, 15.17 a 15.19, 16.6.1 a 16.6.3
Cicloheptano	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Ciclohexano	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Ciclohexanol	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Ciclohexanona	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A	No	15.19.6
Ciclohexanona/ciclohexanol, en mezcla	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	F-T	A	No	
Ciclohexilamina	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	F-T	A,C	No	15.19.6
1,5,9-Ciclododecatrieno	X	S/P	1	2G	Cont.	No			Sí	R	T	A	No	15.13, 15.19, 16.6.1, 16.6.2
1,3-Ciclopentadieno dímero (fundido)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ciclopentano	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Ciclopenteno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
para-Cimeno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Clorato sódico en solución (50% como máximo)	Z	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.9, 15.19.6, 16.2.9
Clorhidrinas (crudas)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No		IIA	No	C	F-T	A	No	15.12, 15.19
Clorobenceno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	TI	IIA	No	R	F-T	A,B	No	15.19.6
1-(4-Clorofenil)-4,4-dimetilpentan-3-ona	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	ABD	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Cloroformo	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	Sí	15.12, 15.19.6
o-Cloronitrobenceno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	ABD	No	5.12, 15.17, 15.18, 15.19, 16.2.6, 16.2.9
meta-Clorotolueno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,B	No	15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
orto-Clorotolueno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,B	No	15.19.6
para-Clorotolueno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Clorotoluenos (isómeros en mezcla)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,B	No	15.19.6
Cloruro de alilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Cloruro de bencenosulfonilo	Z	P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	T	AD	No	15.19.6, 16.2.9
Cloruro de colina en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Cloruro de magnesio en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Cloruro de vinilideno	Y	S	2	2G	Cont.	Inerte	T2	IIA	No	R	F-T	B	Sí	15.13, 15.14, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Cloruro férrico en solución	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.11, 15.19.6, 16.2.9
Cloruro potásico en solución (10% como mínimo)	Z	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Colofonia	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Compuestos antidetonantes para carburantes de motores (que contienen alquilos de plomo)	X	S/P	1	1G	Cont.	No	T4	IIA	No	C	F-T	A,C	Sí	15.6, 15.12, 15.18, 15.19
Copolímero (C_4-C_{20}) de alquil éster	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Copolímero de acrilato de alquilo - vinilpiridina en tolueno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Copolímero de olefina y de alquiléster (peso molecular 2000+)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Copolímero-polialquilo (C_{10}-C_{18}) de metacrilato/etileno-propileno, en mezcla	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Cresoles (todos los isómeros)	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	T1	IIA	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Crotonaldehído	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T3	IIB	No	R	F-T	A	Sí	15.12, 15.17, 15.19.6
Decahidronaftaleno	Y	P	2	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	15.19.6
Deceno	X	P	2	2G	Cont.	No			Sí	R	No	A	No	15.19.6
Desechos químicos líquidos	X	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.19.6, 20.5.1
2,6-Di-terc-butilfenol	X	P	1	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	T	ABCD	No	15.19, 16.2.9
Diacetato del etilenglicol	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Diacetón-alcohol	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	
Dibromometano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	No	15.12.3, 15.19
Dibromuro de etileno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	C	T	No	Sí	15.12, 15.19.6, 16.2.9
Dibutilamina	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A,C,D	No	15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
3,4-Dicloro-1-buteno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A,B,C	Sí	15.12.3, 15.17, 15.19.6
Diclorobenceno (todos los isómeros)	X	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	R	T	A,B,D	No	15.19.6
1,1-Dicloroetano	Z	S/P	3	2G	Cont	No	T2	IIA	No	R	No	A	Sí	15.19.6
2,4-Diclorofenol	Y	S/P	2	2G	Cont.	Seco			Sí	R	T	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
1,6-Diclorohexano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	AB	No	15.19.6
Diclorometano	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	R	T	No	No	15.19.6
1,1-Dicloropropano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,B	No	15.12, 15.19.6
1,2-Dicloropropano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	R	F-T	A,B	No	15.12, 15.19.6
1,3-Dicloropropano	Y	S	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	R	F-T	A,B	No	15.12, 15.19.6
1,3-Dicloropropeno	X	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	C	F-T	A,B	Sí	15.12, 15.17 a 15.19
Dicloropropeno/dicloropropano, en mezcla	X	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A,B,D	Sí	15.12, 15.17 a 15.19
Dicloruro de etileno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A,B	No	15.19
Dicromato sódico en solución (70% como máximo)	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			NF	C	No	No	No	15.12.3, 15.19
Dietanolamina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No	T1	IIA	Sí	O	No	A	No	16.2.6, 16.2.9
Dietilamina	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A	Sí	15.12, 15.19.6
Dietilaminoetanol	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A,C	No	15.19.6
2,6-Dietilanilina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	BCD	No	15.19.6, 16.2.9
Dietilbenceno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Dietilentriamina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No	T2	IIA	Sí	O	No	A	No	
Difenilamina (fundida)	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	BD	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Difenilamina, producto de reacción con el 2,2,4-trimetilpenteno	Y	S/P	1	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19, 16.2.6
Difenilaminas alquilatadas	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Difenilaminas de dialquilo (C_8-C_9)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Difenilo	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	B	No	15.19, 16.2.6, 16.2.9
Difenilo/éter difenílico en mezcla	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	B	No	15.19, 16.2.9
1,4-Dioxano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	C	F-T	A	No	15.12, 15.19, 16.2.9
Diisobutarato de 2,2,4-trimetil-1,3-pentanodiol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	
Diisobutilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,C,D	No	15.12.3, 15.19.6
Diisobutilcetona	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A/B	No	15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Diisobutileno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Diisocianato de difenilmetano	Y	S/P	2	2G	Cont.	Seco	-	-	Sí(a)	C	T(a)	ABC(b) D	No	15.12, 15.16.2, 15.17, 15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Diisocianato de hexametileno	Y	S/P	2	1G	Cont.	Seco	T1	IIIB	Sí	C	T	A,C (b),D	Sí	15.12, 15.17, 15.16.2, 15.18, 15.19
Diisocianato de isoforona	X	S/P	2	2G	Cont.	Seco			Sí	C	T	A,B,D	No	15.12, 15.16.2, 15.17, 15.19.6
Diisocianato de tolueno	Y	S/P	2	2G	Cont.	Seco	T1	IIA	Sí	C	F-T	A,C (d),D	Sí	15.12, 15.16.2, 15.17, 15.19, 16.2.9
Diisopropanolamina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No	T2	IIA	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Diisopropilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.19
Diisopropilbenceno (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Diisopropilnaftaleno	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
N,N-Dimetilacetamida	Z	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	C	T	A,C,D	No	15.12, 15.17
N,N-Dimetilacetamida en solución (40% como máximo)	Z	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	T	B	No	15.12.1, 15.17
Dimetilamina en solución (45% como máximo)	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A,C,D	Sí	15.12, 15.19.6
Dimetilamina en solución (de más de un 45% pero no más de un 55%)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A,C,D	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Dimetilamina en solución (de más de un 55% pero no más de un 65%)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A,C,D	Sí	15.12, 15.14, 15.17, 15.19
N,N-Dimetilciclohexilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,C	No	15.12, 15.17, 15.19.6
N,N-Dimetildodecilamina	X	S/P	1	2G	Abierta	No			Sí	O	No	B	No	15.19
Dimetiletanolamina	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	F-T	A,D	No	15.19.6
Dimetilformamida	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A,D	No	15.19.6
Dimetilpolisiloxano	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6
2,2-Dimetilpropano-1,3-diol (fundido o en solución)	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	
Dinitrotolueno (fundido)	X	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	A	No	15.12, 15.17, 15.19, 15.21, 16.2.6, 16.2.9, 16.6.4
Di-n-propilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A	No	15.12.3, 15.19.6,
Dióxido de deciloxitetrahidrotiofeno	X	S/P	2	2G	Cont	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Dióxido de titanio en suspensión acuosa espesa	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Dipenteno	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Dipropilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Dipropiltiocarbamato de S-etilo	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.9
Disolvente nafta de alquitrán de hulla	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	F-T	AD	No	15.19.6, 16.2.9
Dispersión del copolímero de acrinonitrilo-estireno en polieterpoliol	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Disulfonato del éter dodecildifenílico en solución	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.6
Disulfuro de carbono	Y	S/P	2	1G	Cont.	Relleno + Inerte	T6	IIC	No	C	F-T	C	Sí	15.3, 15.12, 15.19
Disulfuro de dimetilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	F-T	B	No	15.2.3, 15.12.4,15.19.6
Dodecano (todos los isómeros)	Y	P	2	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A,B	No	15.19.6
Dodecanotiol terciario	X	S/P	1	2G	Cont.	No	-	-	Sí	C	T	A,B,D	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Dodeceno (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Dodecilamina/tetradecilamina en mezcla	X	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	R	T	AD	Sí	15.19.6, 16.2.9
Dodecilbenceno	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Dodecilfenol	X	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Dodecilxileno	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6
Epiclorhidrina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No		IIB	No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Espíritu blanco con un bajo contenido aromático (15-20%)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.6
Estearina de nuez de palma	Y	P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Estearina de palma (con menos de un 5% de ácidos grasos libres)	Y	P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	Abierta	No	A,B,C, D	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Éster C_8-C_{10} del 2-etil-2-(hidroximetil)propano-1,3-diol	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Éster de 2-etilhexilo, C_6-C_{18}, de ácidos grasos, esencialmente lineal	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6
Éster de poliolefina ($C_{28}C_{-250}$)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Éster del fenol del ácido alquilsulfónico	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Éster ditiocarbamato (C_7-C_{35})	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,D	No	15.19.6, 16.2.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Éster metílico del ácido graso del aceite de coco	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Éster metílico del ácido graso del aceite de palma	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Éster trioctílico del ácido bencenotricarboxílico	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ésteres de fosfato, alquil (C12-C14) amina	Y	P	2	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ésteres metílicos del ácido graso de aceite de semilla de colza	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Estireno monómero	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	R	F	AB	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Etanolamina	Y	S	3	2G	Abierta	No	T2	IIA	Sí	O	F-T	A	No	16.2.9
Éter 2,2'-dicloroisopropílico	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	R	T	A,C,D	No	15.12, 15.17, 15.19
Éter butílico normal	Y	S/P	3	2G	Cont.	Inerte	T4	IIB	No	R	F-T	A	No	15.4.6, 15.12, 15.19.6
Éter dicloroetílico	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A	No	15.19.6
Éter dietílico	Z	S/P	2	1G	Cont.	Inerte	T4	IIB	No	C	F-T	A	Sí	15.4, 15.14, 15.19
Éter dietílico del dietilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Éter difenílico	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Éter difenílico/éter difenilfenílico, en mezcla	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Éter diglicidílico del bisfenol A	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Éter diglicidílico del bisfenol F	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Éter dimetílico del polietilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Éter etil terc-butílico	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Éter etilvinílico	Z	S/P	2	1G	Cont.	Inerte	T3	IIB	No	C	F-T	A	Sí	15.4, 15.13, 15.14, 15.19, 16.6.1, 16.6.2
Éter fenílico del etilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Éter fenílico del etilenglicol/éter fenílico del dietilenglicol, en mezcla	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Éter fenílico del propilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Éter isopropílico	Y	S/P	3	2G	Cont.	Inerte			No	R	F	A	No	15.4.6, 15.13.3, 15.19.6
Éter metil terc-butílico	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	
Éter monoalquílico (C1-C6) del poli(2-8) alquilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Éter monoalquílico del propilenglicol	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Éter terc-amilmetílico	X	P	2	2G	Cont.	No	T3		No	R	F	A	No	15.19.6
Éteres monoalquílicos del etilenglicol	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
2-Etil-3-propilacroleína	Y	S/P	3	2G	Cont.	No		IIA	No	R	F-T	A	No	15.19.6, 16.2.9
Etilamina	Y	S/P	2	1G	Cont.	No	T2	IIA	No	C	F-T	C,D	Sí	15.12, 15.14, 15.19.6
Etilamina en solución (72% como máximo)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A,C	Sí	15.12, 15.14, 15.17, 15.19
Etilbenceno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Etilciclohexano	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
N-Etilciclohexilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A	No	15.19.6
N-Etilmetilalilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	C	F	A,C	Sí	15.12.3, 15.17, 15.19
Etilencianhidrina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No		IIB	Sí	O	No	A	No	
Etilenclorhidrina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	C	F-T	A,D	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Etilendiamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A	No	15.19.6, 16.2.9
Etilenglicol	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
2-Etilhexilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A	No	15.12, 15.19.6
Etiliden-norborneno	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			No	R	F-T	A,D	No	15.12.1, 15.19.6
Etilmetilcetona	Z	P	3	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	
Etiltolueno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
3-Etoxipropionato de etilo	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	No	A	No	15.19.6
Fangos de hidróxido cálcico	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
1-Fenil-1-xililetano	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	
Fenol	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	C	T	A	No	15.12, 15.19, 16.2.9
Fenoles alquilados (C_4-C_9) impedidos	Z	S/P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	B,D	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Formaldehído en solución (45% como máximo)	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	R	F-T	A	Sí	15.19.6, 16.2.9
Formamida	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Formiato de isobutilo	Z	S/P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	
Formiato de metilo	Z	S/P	2	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A	Sí	15.12, 15.14, 15.19

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Fosfato de alquilarilo, en mezcla (con más del 40% de tolilfosfato de difenilo y menos del 0,02% de -isómeros *orto*)	X	S/P	1	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	C	T	ABC	No	15.12, 15.17, 15.19
Fosfato de amonio hidrogenado, en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Fosfato de tributilo	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Fosfato de tricresilo (con menos de un 1% de isómero orto-)	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Fosfato de tricresilo (con un 1% como mínimo de isómero *orto*-)	Y	S/P	1	2G	Cont.	No	T2	IIA	Sí	C	No	A,B	No	15.12.3, 15.19, 16.2.6
Fosfato de trietilo	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Fosfato de trixililo	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Fosfatos de feniltriisopropilato	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Fosfito de trietilo	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,B	No	15.12.1, 15.19.6, 16.2.9
Fósforo amarillo o blanco	X	S/P	1	1G	Abierta	relleno + (airea-do o inerte)			No (c)	C	No	C	Sí	15.7, 15.19, 16.2.6
Fosfosulfuro de poliolefina, derivado de bario (C_{28}-C_{250})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	16.2.6, 16.2.9
Ftalato de butilbencilo	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ftalato de dibutilo	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ftalato de dietilenglicol	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Ftalato de dietilo	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ftalato de diheptilo	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ftalato de dihexilo	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ftalato de diisobutilo	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Ftalato de diisooctilo	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ftalato de dimetilo	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.9
Ftalato de dinonilo	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ftalato de dioctilo	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6
Ftalato de ditridecilo	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Ftalato de diundecilo	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Ftalatos (C_7-C_{13}) de dialquilo	X	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Furfural	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	R	F-T	A	No	15.19.6
Gasolina de pirólisis (que contiene benceno)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	C	F-T	AB	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Glifosato en solución (no contiene agente superficiactivo)	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Glioxal en solución (40% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Glutaraldehído en solución (50% como máximo)	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6
Glutarato de dimetilo	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Grasa sulfurada (C_{14}-C_{20})	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	
Heptano (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Heptanol (todos los isómeros) (d)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Hepteno (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
1-Hexadecilnaftaleno/1,4-bis-(hexadecil) naftaleno en mezcla	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6
Hexametilendiamina (fundida)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	C	Sí	15.12, 15.17, 15.18, 15.19.6, 16.2.9
Hexametilendiamina en solución	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	T	A	No	15.19.6
Hexametilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Hexametilenimina	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			No	R	F-T	A,C	No	15.19.6
Hexano (todos los isómeros)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
1,6-Hexanodiol, cabeza de destilación	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	-	-	Sí	R	T	A,B,C, D	No	15.12.3, 15.12.4, 15.19.6, 16.2.9
Hexanol	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6
Hexeno (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Hidrocarburo alifático oxigenado en mezcla	Z	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	
Hidrogenofosfato de dibutilo	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Hidrogenofosfito de dimetilo	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	T	A,D	No	15.12.1, 15.19.6
Hidrosulfito sódico en solución (45% como máximo)	Z	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	16.2.9

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Hidrosulfuro sódico (6% como máximo)/carbonato sódico (3% como máximo), en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Hidrosulfuro sódico en solución (45% como máximo)	Z	S/P	3	2G	Cont.	Venti-lado o relleno (gas)			NF	R	T	No	No	15.19.6, 16.2.9
Hidrosulfuro sódico/sulfuro amónico, en solución	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.14, 15.17, 15.19, 16.6.1 a 16.6.3
Hidróxido potásico en solución	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6
Hidróxido sódico en solución	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	16.2.6, 16.2.9
Hipoclorito cálcico en solución (más del 15%)	X	S/P	1	2G	Cont.	No			NF	R	No	No	No	15.19, 16.2.9
Hipoclorito sódico en solución (15% como máximo)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			-	R	No	No	No	15.19.6
1-Isobutirato de 2,2,4-trimetil-1,3 pentanodiol	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Isocianato de polimetilenpolifenilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	Seco			Sí(a)	C	T(a)	A	No	15.12, 15.16.2, 15.19.6. 16.2.9
Isoforona	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	No	A	No	
Isoforonediamina	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	T	A	No	16.2.9
Isopreno	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T3	IIB	No	R	F	B	No	15.13, 15.14, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Isopropanolamina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No	T2	IIA	Sí	O	F-T	A	No	16.2.9, 15.19.6, 16.2.6
Isopropilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	C	F-T	C,D	Sí	15.12, 15.14, 15.19
Isopropilamina (70% como máximo) en solución	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	CD	Sí	15.12, 15.19.6, 16.2.9
Isopropilciclohexano	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Lactonitrilo en solución (80% como máximo)	Y	S/P	2	1G	Cont.	No			Sí	C	T	A,C,D	Sí	15.12, 15.13, 15.17, 15.18, 15.19, 16.6.1 a 16.6.3
Látex, amoníaco (1% como máximo) inhibido	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Látex: copolímero carboxilatado de estireno-butadieno; caucho de estireno-butadieno	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Lignosulfonato amónico en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Lignosulfonato cálcico en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
L-Lisina en solución (60% como máximo)	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Manteca	Y	S/P	2 (k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Metacrilato de butilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No		IIA	No	R	F-T	A,D	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Metacrilato de butilo/decilo/cetilo/ eicosilo, en mezcla	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	R	No	A,D	No	15.13, 16.6.1, 16.6.2, 15.19.6
Metacrilato de cetilo/eicosilo, en mezcla	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,D	No	15.13, 16.6.1, 16.6.2, 15.19.6, 16.2.9
Metacrilato de dodecilo	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.13
Metacrilato de dodecilo/octadecilo, en mezcla	Z	S/P	3	2G	Abierta	No			Sí	R	No	A,D	No	15.13, 16.6.1, 16.6.2
Metacrilato de dodecilo/pentadecilo, en mezcla	Y	S	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,D	No	15.13, 16.6.1, 16.6.2, 15.19.6
Metacrilato de etilo	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A,D	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Metacrilato de isobutilo	Z	S/P	3	2G	Cont.	No		IIA	No	C	F-T	BD	Sí	15.12, 15.13, 15.17, 15.19, 16.6.1, 16.6.2
Metacrilato de metilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Metacrilato de nonilo monómero	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Metacrilato de polialquilo (C_{10}-C_{20})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Metacrilonitrilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.13, 15.17, 15.19
Metam-sodio en solución	X	S/P	1	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19, 16.2.9
2-Metil-1,3 propanodiol	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
2-Metil-2-hidroxi-3-butino	Z	S/P	3	2G	Cont.	No		IIA	No	R	F-T	A,B,D	No	15.19.6, 16.2.9
N-Metil-2-pirrolidona	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
3-Metil-3-metoxibutanol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
2-Metil-5-etilpiridina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No		IIA	Sí	O	No	A,D	No	15.19.6
2-Metil-6-etilanilina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,D	No	
Metilamilcetona	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Metilamina en solución (42% como máximo)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A,C,D	Sí	15.12, 15.17, 15.19
Metilbutenol	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Metilbutilcetona	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	15.19.6
Metilbutinol	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	
Metilciclohexano	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Metilciclopentadieno dímero	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	B	No	15.19.6
Metilciclopentadieno tricarbonil de manganeso	X	S/P	1	1G	Cont.	No	-	-	Sí	C	T	A,B,C, D	Sí	15.12, 15.18, 15.19, 16.2.9
N-(2-metoxi-1-metiletil)-2-etil-6-metilcloroacetanilida	X	P	1	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Metildietanolamina	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.6
alfa-Metilestireno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIB	No	R	F-T	A,D [j]	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Metilisobutilcetona	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,B	No	
Metilnaftaleno (fundido)	X	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	R	No	A,D	No	15.19.6
2-Metilpiridina	Z	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F	A	No	15.12.3, 15.19.6
3-Metilpiridina	Z	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F	A,C	No	15.12.3, 15.19
4-Metilpiridina	Z	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A	No	15.12.3, 15.19, 16.2.9
3-(Metiltio) propionaldehído	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	C	F-T	B,C	Sí	15.12, 15.17, 15.19
3-Metoxi-1-butanol	Z	P	3	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	
Mezcla básica de líquido para frenos: éter de poli (2-8) alquilen (C2-C3) glicoles y éter monoalquílico (C1-C4) del polialquilen (C2-C10) glicoles y sus éteres de borato	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Mezcla de aceite ácido del refinado de soja, aceite de maíz y aceite de girasol	Y	S/P	2	SG	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Mirceno	X	P	2	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Monooleato de glicerol	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	NO	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Monooleato de sorbitán poli (20)oxietileno	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Morfolina	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F	A	No	15.19.6
Naftaleno (fundido)	X	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	R	No	A,D	No	15.19.6, 16.2.9
Neodecanoato de vinilo	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Nitrato amónico en solución (93% como máximo)	Z	S/P	2	1G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.2, 15.11.4, 15.11.6, 15.18, 15.19.6, 16.2.9
Nitrato cálcico/Nitrato magnésico/Cloruro potásico, en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Nitrato férrico/ácido nítrico, en solución	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	Sí	15.11, 15.19
Nitrito sódico en solución	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.12.3.1, 15.12.3.2, 15.19, 16.2.9

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Nitrobenceno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	Sí	C	T	A,D	No	15.12, 15.17 a 15.19, 16.2.9
orto-Nitrofenol (fundido)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	A,D	No	15.12, 15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Nitroetano	Y	S/P	3	2G	Cont.	No		IIB	No	R	F-T	A(f)	No	5.19.6, 16.6.1, 16.6.2, 16.6.4
Nitroetano (80%)/nitropropano (20%), en mezcla	Y	S/P	3	2G	Cont.	No		IIB	No	R	F-T	A(f)	No	15.19.6, 16.6.1, a 16.6.3
Nitroetano, 1-Nitropropano (cada uno con un 15% como mínimo), en mezcla	Y	S/P	3	2G	Cont	No	-	-	No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.6.1, 16.6.2, 16.6.3
1- ó 2-Nitropropano	Y	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	R	F-T	A	No	15.19.6
Nitropropano (60%)/nitroetano (40%), en mezcla	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A(f)	No	15.19.6
o- o p-Nitrotoluenos	Y	S/P	2	2G	Cont	No		IIB	Sí	C	T	AB	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Nonano (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	B,C	No	15.19.6
Noneno (todos los isómeros)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Nonilfenol	X	P	1	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Octano (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Octanol (todos los isómeros)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Octeno (todos los isómeros)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Oleato de potasio	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Olefinas (C_{13+}, todos los isómeros)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Olefinas en mezcla (C5-C15)	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Olefinas en mezcla (C5-C7)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
alfa-Olefinas (C6-C18) en mezcla	X	P	2	2G	Cont	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Oleilamina	X	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	R	T	A	No	15.19.6, 16.2.9
Oleína de nuez de palma	Y	P	2(k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	ABC	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Oleína de palma	Y	P	2(K)	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6. 16.2.6, 16.2.9
Óleum	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	C	T	No	Sí	15.11.2 a 15.11.8, 15.12.1, 15.16.2, 15.17, 15.19, 16.2.6
Óxido de 1,2-butileno	Y	S/P	3	2G	Cont.	Inerte	T2	IIB	No	R	F	A,C	No	15.8.1 a 15.8.7, 15.8.12, 15.8.13, 15.8.16 a 15.8.19, 15.8.21, 15.8.25 a 15.8.27, 15.8.29, 15.19.6
Óxido de etileno/óxido de propileno, en mezcla, con un contenido de óxido de etileno de un 30%, en masa, como máximo	Y	S/P	2	1G	Cont.	Inerte	T2	IIB	No	C	F-T	A,C	No	15.8, 15.12, 15.14, 15.19

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Óxido de mesitilo	Z	S/P	3	2G	Cont.	No	T2	IIB	No	R	F-T	A	No	15.19.6
Óxido de propileno	Y	S/P	2	2G	Cont.	Inerte	T2	IIB	No	C	F-T	A,C	No	15.8, 15.12.1, 15.14, 15.19
Parafinas cloradas (C_{10}-C_{13})	X	P	1	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19, 16.2.6
Parafinas cloradas (C14-C17) (con un contenido mínimo del 50% de cloro y con menos de un 1% de C13 o cadenas más cortas)	X	P	1	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19
Paraldehído	Z	S/P	3	2G	Cont.	No	T3	IIIB	No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9
Pentacloroetano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Pentano (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.14, 15.19.6
1,3-Pentadieno	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A,B	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1 a 16.6.3
Penteno (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.14, 15.19.6
Percloroetileno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	No	15.12.1, 15.12.2, 15.19.6
Peróxido de hidrógeno en solución (de más de un 60% pero no más de un 70%)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	C	No	No	No	15.5.1, 15.19.6
Peróxido de hidrógeno en solución (de más de un 8% pero no más de un 60%, en masa)	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			NF	C	No	No	No	15.5.2, 15.18, 15.19.6
Petrolato	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
alfa-Pineno	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
beta-Pineno	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Piridina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T1	IIA	No	R	F	A	No	15.19.6
Poli (4+) acrilato sódico en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Poli (4+) etoxilato de nonilfenol	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6
Poli (4+) isobutileno	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Poli (5+) propileno	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Poli (iminoetileno)-injertado-N-poli(etileneoxi) en solución (90% como máximo)	Z	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	NF	O	No	AC	No	16.2.9
Poliacrilato sulfonado en solución	Z	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	
Polialquil (C_{18}-C_{22}) acrilato en xileno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A, B	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Polibuteno	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Poliéter de alcaril de cadena larga (C_{11}-C_{20})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	16.2.6, 16.2.9
Polietilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Polietilenpoliaminas	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Polietoxilato (4-12) de alquilfenol (C7-C11)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Polietoxilatos (1-6) de alcohol (C_{12}-C_{16})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Polietoxilatos (2.5-9) de alcohol (C_9-C_{11})	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Polietoxilatos (20+) de alcohol (C_{12}-C_{16})	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.9
Polietoxilatos (3-6) de alcohol (C_6-C_{17}) (secundario)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Polietoxilatos (7-12) de alcohol (C_6-C_{17}) (secundario)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Polietoxilatos (7-19) de alcohol (C_{12}-C_{16})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Polifostato amónico en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Poliisobutenamina en disolvente alifático (C_{10}-C_{14})	Y	P	3	2G	Abierta	No	T3	IIA	Sí	O	No	A	No	
Poliolefina (peso molecular 300+)	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	Sí	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Poliolefinamida alqueno (C28-C250) amina sulfurizada	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Poliolefinamida alquenoamina (C_{17+})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.6
Poliolefinamina (C_{28}-C_{250})	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.9
Poliolefinamina en alquilbencenos (C_2-C_4)	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.7, 16.2.9
Poliolefinamina en disolvente aromático	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.7, 16.2.9
Polipropilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Polisiloxano	Y	P	3	2G	Abierta	No			No	R	F	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Producto de la reacción del paraldehído y del amoníaco	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A	No	15.12.3, 15.19
Propanolamina normal	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,D	No	16.2.9, 15.19.6
Propilamina normal	Z	S/P	2	2G	Cont.	Inerte	T2	IIA	No	C	F-T	A,D	Sí	15.12, 15.19
Propilbenceno (todos los isómeros)	Y	P	3	2G	Cont.	No			Sí	R	F	A	No	15.19.6
beta-Propiolactona	Y	S/P	2	2G	Cont.	No		IIA	Sí	R	T	A	No	
Propionaldehído	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			No	R	F-T	A	Sí	15.17, 15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Propionato de butilo normal	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Propionato de pentilo normal	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Propionitrilo	Y	S/P	2	1G	Cont.	No	T1	IIB	No	C	F-T	A,D	Sí	15.12, 15.17 a 15.19
Propoxilato de alquilfenilo (C9-C15)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Proteína vegetal hidrolizada en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Resina de metacrilato en dicloruro de etileno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A,B	No	15.19, 16.2.9
Resinas del difenilolpropano y de la epiclorhidrina	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Sal de cobre del ácido alcanoico, de cadena larga (C17 +)	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Sal de sodio del copolímero de ácido metracrílico-alcoxipoli (óxido de alquileno) metacrilato, en solución acuosa (45% como máximo)	Z	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	NF	O	No	AC	No	16.2.9
Sal dietalonamina del ácido 2,4-diclorofenoxiacético en solución	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	T	No	No	15.19.6, 16.2.9
Sal dimetilamina del ácido 2,4-diclorofenoxiacético en solución (70% como máximo)	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Sal dimetilamina del ácido 4-cloro-2-metilfenoxiacético en solución	Y	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	16.2.9
Sal pentasódica del ácido dietilentriaminapentacético en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Sal sódica de la glicina en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Sal sódica del ácido alquilbenceno sulfónico, en solución	Y	S/P	2	2G	Abierta	No	-	-	NF	O	No	No	No	16.2.9, 15.19.6, 16.2.6
Sal sódica del ácido cresílico en solución	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Sal sódica del ácido ligninsulfónico en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O		A		16.2.9
Sal sódica del copolímero de formaldehído y de ácido naftalenosulfónico, en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	16.2.9

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Sal sódica del mercaptobenzotiazol en solución	X	S/P	2	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Sal tetrasódica del ácido etilendiaminotetracético en solución	Y	S/P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Sal triisopropanolamina del ácido 2,4-diclorofenoxiacético en solución	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Sal trisódica del ácido N-(hidroxietil)etilendiaminotriacético en solución	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Sal trisódica del ácido nitrilotriacético en solución	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Sales de aminoéster de poliolefina (peso molecular 2000+)	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Salicilato de metilo	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Salmueras de perforación (que contienen sales de cinc)	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	No	No	15.19.6
Salmueras de perforación, incluidos: bromuro cálcico en solución, cloruro cálcico en solución y cloruro sódico en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Sebo	Y	P	2 (k)	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A,B,C	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Silicato sódico en solución	Y	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	16.2.9
Succinato de dimetilo	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.9
Succinimida de polibutenilo	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Sulfato amónico en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Sulfato de aluminio en solución	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Sulfato de dietilo	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	A	No	15.19.6
Sulfato poliférrico en solución	Y	S/P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	
Sulfito sódico en solución (25% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Sulfohidrocarburo (C3-C88)	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Sulfolano	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.9
Sulfonato sódico de petróleo	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Sulfuro amónico en solución (45% como máximo)	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A	Sí	15.12, 15.17, 15.19, 16.6.1 a 16.6.3
Sulfuro de alquilfenato cálcico de cadena larga (C_8-C_{40})	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Sulfuro de alquilfenato/fenol, de cadena larga, en mezcla	Y	P	2	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Sulfuro del alquil (C_8-C_{40}) fenol	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19.6
Sulfuro dodecilhidroxipropilo	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19
Sulfuro sódico en solución (15% como máximo)	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			NF	C	T	No	No	15.19.6, 16.2.9
Sustancia nociva líquida, F, (10) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 3, Categoría Z	Z	P	3	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	No	A	No	
Sustancia nociva líquida, F, (2) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 1, Categoría X	X	P	1	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	No	A	No	15.19, 16.2.6
Sustancia nociva líquida, F, (4) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 2, Categoría X	X	P	2	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	No	A	No	15.19, 16.2.6
Sustancia nociva líquida, F, (6) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 2, Categoría Y	Y	P	2	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	No	A	No	15.19, 16.2.6, 16.2.9(1)
Sustancia nociva líquida, F, (8) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 3, Categoría Y	Y	P	3	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	No	A	No	15.19, 16.2.6, 16.2.9(1)
Sustancia nociva líquida, NF, (1) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 1, Categoría X	X	P	1	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19, 16.2.6
Sustancia nociva líquida, NF, (3) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 2, Categoría X	X	P	2	2G	Abierta	No	-		Sí	O	No	A	No	15.19, 16.2.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Sustancia nociva líquida, NF, (5) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 2, Categoría Y	Y	P	2	2G	Abierta	No	-		Sí	O	No	A	No	15.19, 16.2.6, 16.2.9(1)
Sustancia nociva líquida, NF, (7) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 3, Categoría Y	Y	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	15.19, 16.2.6, 16.2.9(1)
Sustancia nociva líquida, NF, (9) n.e.p. (nombre comercial..., contiene...), Tipo de buque 3, Categoría Z	Z	P	3	2G	Abierta	No	-		Sí	O	No	A	No	
Tall oil (bruto y destilado)	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6, 16.2.6, 16.2.9
Tetracloroetano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Tetracloruro de carbono	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	C	T	No	Sí	15.12, 15.17, 15.19.6
Tetraetilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Tetraetilenpentamina	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Tetrahidrofurano	Z	S	3	2G	Cont.	No	T3	IIB	No	R	F-T	A	No	15.19.6
Tetrahidronaftaleno	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Tetrámero del propileno	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Tetrametilbenceno (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	16.2.9
Tiocianato sódico en solución (56% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Tiosulfato amónico en solución (60% como máximo)	Z	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	16.2.9
Tiosulfato potásico (50% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	16.2.9
Toluendiamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	A,D	Sí	15.12, 15.17, 15.19, 16.2.6, 16.2.9
Tolueno	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
orto-Toluidina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	A	No	15.12, 15.17, 15.19
Trementina	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Triacetato de glicerilo	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	
1,1,2-Tricloro-1,2,2-Trifluoroetano	Y	P	2	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	
1,2,4-Triclorobenceno	X	S/P	1	2G	Cont.	No			Sí	R	T	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
1,2,3-Triclorobenceno (fundido)	X	S/P	1	2G	Cont.	No			Sí	C	T	A,C,D	Sí	15.12.1, 15.17, 15.19, 16.2.9, 16.2.6
1,1,1-Tricloroetano	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
1,1,2-Tricloroetano	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	No	15.12.1, 15.19.6

Capítulo 17

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Tricloroetileno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	Sí	R	T	No	No	15.12, 15.17, 15.19.6
1,2,3-Tricloropropano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Sí	C	T	A,B,D	No	15.12, 15.17, 15.19
Tridecano	Y	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A,B	No	15.19.6
Trietanolamina	Z	S/P	3	2G	Abierta	No		IIA	Sí	O	No	A	No	16.2.9
Trietilamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No	T2	IIA	No	R	F-T	A,C	Sí	15.12, 15.19.6
Trietilbenceno	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Trietilentetramina	Y	S	2	2G	Abierta	No	T2	IIA	Sí	O	No	A	No	
Triisopropanolamina	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Trímero del propileno	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Trimetilamina en solución (30% como máximo)	Z	S/P	2	2G	Cont.	No			No	C	F-T	A,C	Sí	15.12, 15.14, 15.19, 16.2.9
Trimetilbenceno (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
1,3,5-Trioxano	Y	S/P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A,D	No	15.19.6, 16.2.9
Tripropilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
1-Undeceno	X	P	2	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Urea en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No	-	-	Sí	O	No	A	No	
Urea/fosfato amónico, en solución	Y	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	15.19.6
Urea/nitrato amónico, en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No			Sí	O	No	A	No	
Urea/nitrato amónico, en solución (que contenga menos de un 1% de amoniaco libre)	Z	S/P	3	2G	Cont.	No			NF	R	T	A	No	16.2.9
Valerilaldehído (todos los isómeros)	Y	S/P	3	2G	Cont.	Inerte	T3	IIB	No	R	F-T	A	No	15.4.6, 15.19.6
Viniltolueno	Y	S/P	2	2G	Cont.	No		IIA	No	R	F	A,B	No	15.13, 15.19.6, 16.6.1, 16.6.2
Xilenol	Y	S/P	2	2G	Abierta	No		IIA	Sí	O	No	A,B	No	15.19.6, 16.2.9
Xilenos	Y	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6, 16.2.9(h)
Xilenos/etilbenceno (10% como mínimo) en mezcla	Y	P	2	2G	Cont.	No	-	-	No	R	F	A	No	15.19.6

a Si el producto objeto del transporte contiene disolventes inflamables que le dan un punto de inflamación no superior a 60°C, hay que proveer sistemas eléctricos especiales y un detector de vapores inflamables.

b Si bien el agua es adecuada para extinguir incendios al aire libre que afecten a productos químicos a los que se aplique la presente nota, se debe evitar que el agua impurifique los tanques cerrados que contengan dichos productos químicos, dado el riesgo de generación de gases potencialmente peligrosos.

c El fósforo amarillo o blanco se mantiene para el transporte por encima de su temperatura de autoignición y, en consecuencia, el punto de inflamación no es una referencia adecuada. Las prescripciones sobre el equipo eléctrico pueden ser análogas a las que rigen para las sustancias con un punto de inflamación superior a 60°C.

d Las prescripciones están basadas en los isómeros que tienen un punto de inflamación igual o inferior a 60°C; algunos isómeros tienen un punto de inflamación superior a 60°C y, por consiguiente, las prescripciones basadas en la inflamabilidad no serían de aplicación a tales isómeros.

e Aplicable solamente al alcohol n-decílico.

f No se utilizarán productos químicos secos como agente extintor.

g En los espacios cerrados se comprobará si hay vapores de ácido fórmico y monóxido de carbono gaseoso, que es un producto de descomposición.

h Aplicable al para-xileno solamente.

i Para las mezclas que no contengan otros componentes que entrañen riesgos para la seguridad y donde la categoría de contaminación sea Y o menos.

j Sólo son eficaces determinadas espumas resistentes al alcohol.

k Las prescripciones relativas al tipo de buque que se indican en la *columna e* podrían estar sujetas a lo prescrito en la regla 4.1.3 del Anexo II del MARPOL 73/78.

l Aplicable cuando el punto de fusión es igual o superior a 0ºC.

CAPÍTULO 18

LISTA DE PRODUCTOS A LOS CUALES NO SE APLICA EL CÓDIGO

18.1 A continuación se enumeran los productos que han sido analizados y respecto de los cuales se ha determinado que los riesgos que entrañan desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación no justifican la aplicación del Código.

18.2 Aunque los productos enumerados en este capítulo quedan fuera del ámbito de aplicación del Código, se advierte a las Administraciones que para transportarlos en condiciones de seguridad quizá sea necesario tomar ciertas precauciones. Por consiguiente, las Administraciones tendrán que establecer las prescripciones de seguridad apropiadas.

18.3 Algunas sustancias líquidas pertenecen a la categoría de contaminación Z y, por consiguiente, están sujetas a ciertas prescripciones del Anexo II del MARPOL 73/78.

18.4 Las mezclas líquidas que, conforme a lo dispuesto en la regla II/6.3 del MARPOL, hayan sido clasificadas, provisionalmente o no, en las categorías de contaminación Z u OS y no entrañen riesgos para la seguridad, podrán transportarse con arreglo a lo indicado en la entrada "Sustancias líquidas nocivas o no nocivas, no especificadas en otra parte (n.e.p.)" de este capítulo.

NOTAS ACLARATORIAS

Nombre del producto	El nombre del producto se usará en el documento de expedición para cualquier carga presentada para transportarse a granel. Después del nombre del producto, se podrá añadir una denominación secundaria entre corchetes. En determinados casos, los nombres de los productos no son idénticos a los que aparecen en las ediciones anteriores del Código.
Categoría de contaminación	La letra Z indica la categoría de contaminación asignada a cada producto con arreglo a lo dispuesto en el Anexo II del MARPOL 73/78. Las siglas "OS" indican que, tras evaluar el producto, se concluyó que no correspondía a las categorías X, Y ni Z.

Capítulo 18

Sustancia	Categoría de contaminación
Acetato sódico en solución	Z
Acetona	Z
Agua	OS
Alcohol butílico normal	Z
Alcohol butílico secundario	Z
Alcohol etílico	Z
Alcohol isopropílico	Z
Arcilla en suspensión acuosa espesa	OS
Bebidas alcohólicas, n.e.p.	Z
Caolín en suspensión acuosa espesa	OS
Carbonato de etileno	Z
Carbonato de propileno	Z
Cloruro de polialuminio en solución	Z
Dietilenglicol	Z
Fangos de carbón	OS
Formiato de potasio en solución	Z
Glicerina	Z
Glucosa, en solución	OS
Hexametilenetetramina en solución	Z
Hexilenglicol	Z
Hidróxido de magnesio en suspensión acuosa espesa	Z
Lecitina	OS
Melazas	OS
N-Metilglucamina en solución (70% como máximo)	Z
Metilpropilcetona	Z
Monómero/oligómero de silicato de tetraetilo (20% en etanol)	Z
Nitrato cálcico en solución (50% como máximo)	Z
Propilenglicol	Z
Sal sódica de polieglicerina en solución (con un contenido máximo de un 3% de hidróxido sódico)	Z
Sorbitol en solución	OS
Sulfato sódico en solución	Z
Sustancia líquida no nociva, (12) n.e.p. (nombre comercial ..., contiene ...) Categoría OS	OS
Sustancia líquida nociva, (11) n.e.p. (nombre comercial ..., contiene ...) Categoría Z	Z
Trietilenglicol	Z
Zumo de manzana	OS

CAPÍTULO 19

ÍNDICE DE PRODUCTOS TRANSPORTADOS A GRANEL

19.1 En la primera columna del Índice de productos transportados a granel (en adelante denominado "el Índice") se incluye el nombre con el cual el producto aparece en el Índice. Cuando dicho nombre esté en mayúsculas y en negrita, será idéntico al nombre del producto de los capítulos 17 ó 18, y en este caso se dejará vacía la segunda columna ("Nombre del Producto"). Cuando el nombre del Índice figure en minúsculas y sin negrita, se trata de la denominación secundaria del nombre del producto de los capítulos 17 ó 18 que se indica en la segunda columna. En la tercera columna figura el capítulo correspondiente del código CIQ. Por último, en la cuarta columna se incluyen los números ONU de los productos, aplicables hasta febrero de 2001*.

19.2 El Índice se ha elaborado únicamente para fines informativos. En el documento de expedición no se usará, como nombre del producto, el nombre del Índice que figura en minúsculas y sin negrita en la primera columna.

19.3 Los prefijos que forman parte integrante del nombre se indican en letra redonda y se tienen en cuenta al determinar el orden alfabético de las denominaciones. Estos prefijos son los siguientes:

Mono Di Tri Tetra Penta Iso Bis Neo Orto Ciclo

19.4 Los prefijos que aparecen en cursiva no se tienen en cuenta a los efectos del orden alfabético. Dichos prefijos son los siguientes:

n-	(normal-)
sec-	(secundario-)
tert-	(terciario-)
o-	(orto-)
m-	(meta-)
p-	(para-)
N-	
O-	
sym-	(simétrico)
uns-	(asimétrico)
dl-	
cis-	
trans-	
(E)-	
(Z)-	
alpha-	(α-)
beta-	(β-)
gamma-	(γ-)
epsilon-	(ε-)

* En el párrafo 7.10 del documento BLG 6/16 se explican los motivos de dicha decisión.

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Acedimetilamida	**N,N-DIMETILACETAMIDA**	17	
ACEITE ÁCIDO DE PALMA		17	
Aceite artificial de hormigas	**FURFURAL**	17	
ACEITE CARBÓLICO		17	
Aceite de abedul azucarado	**SALICILATO DE METILO**	17	
ACEITE DE ALMENDRA DE MANGO		17	
Aceite de anilina	**ANILINA**	17	
Aceite de antraceno (fracción de alquitrán de hulla)	**ALQUITRÁN DE HULLA**	17	
Aceite de árbol del tung	**ACEITE DE TUNG**	17	
Aceite de bétula	**SALICILATO DE METILO**	17	
ACEITE DE CÁRTAMO		17	
ACEITE DE CÁSCARA DE NUEZ DE ANACARDO (NO TRATADO)		17	
ACEITE DE COCO			
Aceite de gaulteria	**SALICILATO DE METILO**	17	
Aceite de Holanda	**DICLORURO DE ETILENO**	17	
ACEITE DE ILIPÉ		17	
ACEITE DE LINAZA		17	
ACEITE DE MAÍZ		17	
Aceite medio	**ACEITE CARBÓLICO**	17	
Aceite de Mirbana	**NITROBENCENO**	17	
ACEITE DE NUEZ DE PALMA		17	
ACEITE DE NUEZ MOLIDA		17	
ACEITE DE OLIVA		17	
Aceite de orujo	**ACEITE DE OLIVA**	17	
ACEITE DE PALMA		17	
Aceite de pera	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ACEITE DE PESCADO		17	
ACEITE DE PINO		17	1272
Aceite de pirola	**SALICILATO DE METILO**	17	
Aceite de plátano	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ACEITE DE RESINA DESTILADO		17	
ACEITE DE RICINO		17	
Aceite de salvado	**FURFURAL**	17	
ACEITE DE SALVADO DE ARROZ		17	
ACEITE DE SEMILLA DE ALGODÓN		17	
ACEITE DE SEMILLA DE COLZA		17	
ACEITE DE SEMILLA DE GIRASOL		17	
ACEITE DE SEMILLA DE SOJA			
Aceite de trementina	**TREMENTINA**	17	
Aceite de trementina	**TREMENTINA**	17	
ACEITE DE TUNG		17	
Aceite de vitriolo	**ÓLEUM**	17	
Aceite de vitriolo	**ÁCIDO SULFÚRICO**	17	
Aceite de vitriolo marrón	**ÓLEUM**	17	
ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	1104
Acetato de amilo, comercial	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ACETATO DE BENCILO		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Acetato de 2-butanol	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de butanol	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de butilcarbitol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI (2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato de butildiglicol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI (2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato de butil cellosolve	**ACETATO DEL ÉTER BUTÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
Acetato de butilo	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS**	17	
ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS		17	1123
Acetato de butilo normal	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS**	17	
Acetato de butilo secundario	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS**	17	
Acetato de butilo terciario	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS**	17	
Acetato de 2-butoxietilo	**ACETATO DEL ÉTER BUTÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
Acetato de capririlo	**ACETATO DE OCTILO NORMAL**	17	
Acetato de carbitol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI (2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato de cellosolve	**ACETATO DE 2-ETOXIETILO**	17	
ACETATO DE CICLOHEXILO		17	2243
Acetato de dimetilacetamida	***N,N*-DIMETILACETAMIDA**	17	
Acetato de 1,3-dimetilbutilo	**ACETATO DE METILAMILO**	17	
Acetato de etenilo	**ACETATO DE VINILO**	17	
ACETATO DE ETILO		17	
ACETATO DE 2-ETOXIETILO		17	1172
Acetato de 2-(2-butoxietoxi)etilo	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI (2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato de 2-(2- metoxietoxi)etilo	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato de fenilmetilo	**ACETATO DE BENCILO**	17	
Acetato de 2-hidroxietilo	**ACETATO DE ETILENGLICOL**	17	
Acetato de heptilo		17	
ACETATO DE HEXILO		17	1233
Acetato de isoamilo	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de isobutilo	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de isopentilo	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ACETATO DE ISOPROPILO		17	1220
Acetato de 1-metilbutilo	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de metil cellosolve	**ACETATO DEL ÉTER METÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
Acetato de 1-metiletilo	**ACETATO DE ISOPROPILO**	17	
Acetato de metilisobutilcarbinol	**ACETATO DE METILAMILO**	17	
ACETATO DE METILO		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
ACETATO DE METILO		17	1233
Acetato de 4-metil-2-pentanol	**ACETATO DE METILAMILO**	17	
Acetato de 4-metil-2-pentilo	**ACETATO DE METILAMILO**	17	
Acetato de metil carbitol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
ACETATO DE 3-METOXIBUTILO		17	
Acetato de 2-metoxi-1-metietilo	**ACETATO DEL ÉTER METÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Acetato de 1-metoxi-2-propanol	**ACETATO DEL ÉTER METÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Acetato de 2- metoxietilo	**ACETATO DEL ÉTER METÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
Acetato de n-amilo	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ACETATO DE N-OCTILO		17	
Acetato de octilo	**ACETATO DE N-OCTILO**	17	
Acetato de 1-pentanol	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de 2-(2-etoxietoxi)etanol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato de pentilo	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de pentilo secundario	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de propilo	**ACETATO DE PROPILO NORMAL**	17	
ACETATO DE PROPILO NORMAL		17	
Acetato de sec-amilo	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acetato de sec-hexilo	**ACETATO DE METILAMILO**	17	
ACETATO DE TRIDECILO		17	
ACETATO DE VINILO		17	1301
Acetato del éter butílico del dietilenglicol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI (2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
ACETATO DEL ÉTER BUTÍLICO DEL ETILENGLICOL		17	
Acetato del éter etílico del dietilenglicol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI (2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato del éter etílico del etilenglicol	**ACETATO DE 2-ETOXIETILO**	17	
Acetato del éter metílico del dietilenglicol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato del éter monometílico del etilenglicol	**ACETATO DEL ÉTER METÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
ACETATO DEL ÉTER METÍLICO DEL ETILENGLICOL		17	
ACETATO DEL ÉTER METÍLICO DEL PROPILENGLICOL		17	
ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8) ALQUILENGLICOL		17	
Acetato del éter monobutílico del dietilenglicol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato del éter monoetílico del dietilenglicol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato del éter monometílico del dietilenglicol	**ACETATO DEL ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Acetato del éter monoetílico del etilenglicol	**ACETATO DE 2-ETOXIETILO**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Acetato del éter monometílico de etilenglicol	**ACETATO DE 3-METOXIBUTILO**	17	
ACETATO DEL ETILENGLICOL		17	
ACETATO SÓDICO EN SOLUCIÓN		18	
Acetatos de metilpentilo	**ACETATO DE METILAMILO**	17	
Acetilacetato de metilo	**ACETOACETATO DE METILO**	17	
ACETOACETATO DE ETILO		17	
ACETOACETATO DE METILO		17	
ACETOCLORO		17	
ACETONA		18	
ACETONITRILO		17	1648
Ácido 2- ó 3- Cloropropanoico	**ÁCIDO 2- Ó 3-CLOROPROPIÓNICO**	17	
Ácido alfa- o beta-Cloropropiónico	**ÁCIDO 2- Ó 3-CLOROPROPIÓNICO**	17	
ÁCIDO 2- Ó 3-CLOROPROPIÓNICO		17	2511
ÁCIDO ACÉTICO		17	
Ácido acético anhídrido	**ANHÍDRIDO ACÉTICO**	17	
Ácido acético glacial	**ÁCIDO ACÉTICO**	17	
ÁCIDO ACRÍLICO		17	2218
Ácido acroleico	**ÁCIDO ACRÍLICO**	17	
ÁCIDO ALCARILSULFÓNICO (C16-C60), DE CADENA LARGA		17	
ÁCIDO ALQUILBENCENO (C11-C17) SULFÓNICO		17	
Ácido azoico	**ÁCIDO NITRICO (70% COMO MINIMO)**	17	
Ácido butanoico	**ÁCIDO BUTÍRICO**	17	
Ácido butiletilacético	**ÁCIDO OCTANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ÁCIDO BUTÍRICO		17	2820
Ácido butírico normal	**ÁCIDO BUTÍRICO**	17	
Ácido cáprico	**ÁCIDO DECANOICO**	17	
Ácido caprílico	**ÁCIDO OCTANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Ácido alfa-caproico	**ÁCIDO OCTANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Ácido caproico	**ÁCIDO HEXANOICO**	17	
Ácido carbólico	**FENOL**	17	
Ácido carboxietiliminobis(etilenitrilo) tetraacético, sal pentasódica del	**SAL PENTASÓDICA DEL ÁCIDO DIETILENTRIAMINAPENTACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
ÁCIDO CÍTRICO (70% COMO MÁXIMO)		17	
ÁCIDO CLORHÍDRICO		17	1789
ÁCIDO CLOROACÉTICO (80% COMO MÁXIMO)		17	1750
ÁCIDO CLOROSULFÓNICO		17	1754
Ácido clorosulfúrico	**ÁCIDO CLOROSULFÓNICO**	17	
ÁCIDO CRESÍLICO DESFENOLIZADO		17	
Ácido de baterías	**ÁCIDO SULFÚRICO**	17	
Ácido de grabador	**ÁCIDO NÍTRICO (70% COMO MÍNIMO)**	17	
Ácido de la leche	**ÁCIDO LÁCTICO**		
ÁCIDO DECANOICO		17	
Ácido decílico	**ÁCIDO DECANOICO**	17	
Ácido decoico	**ÁCIDO DECANOICO**	17	
Ácido del vinagre	**ÁCIDO ACÉTICO**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Ácido 2,6-diaminohexanoico	**L-LISINA EN SOLUCIÓN (60% COMO MÁXIMO)**	17	
Ácido dicloropropanoico	**ÁCIDO 2,2-DICLOROPROPIÓNICO**	17	
ÁCIDO 2,2-DICLOROPROPIÓNICO		17	
Ácido 2,2-Dimetiloctanoico	**ÁCIDO NEODECANOICO**	17	
ÁCIDO DIMETILOCTANOICO		17	
ÁCIDO-DI-(2-ETILHEXIL) FOSFÓRICO		17	
Ácido 2,2-Dimetilpropanoico	**ÁCIDO TRIMETILACÉTICO**	17	
Ácido 2,2-Dimetilpropiónico	**ÁCIDO TRIMETILACÉTICO**	17	
Ácido dioctilfosfórico	**ÁCIDO DI-(2-ETILHEXIL) FOSFÓRICO**	17	
Ácido dl-láctico	**ÁCIDO LÁCTICO**	17	
Ácido dodecanoico	**ÁCIDO LÁURICO**	17	
Ácido dodecilbencenosulfónico (contiene un 1,5 % de ácido sulfúrico)	**ÁCIDO ALQUILBENCENO (C1-C17) SULFÓNICO**	17	
Ácido dodecílico	**ÁCIDO LÁURICO**	17	
Ácido enántico	**ÁCIDO HEPTANOICO NORMAL**	17	
Ácido enantílico	**ÁCIDO HEPTANOICO NORMAL**	17	
Ácido etanoico	**ÁCIDO ACÉTICO**	17	
Ácido 2-etilcaproico	**ÁCIDO 2-ETILHEXANOICO**	17	
Ácido etilencarboxílico	**ÁCIDO ACRÍLICO**	17	
Ácido etilfórmico	**ÁCIDO PROPIÓNICO**	17	
ÁCIDO 2-ETILHEXANOICO		17	
Ácido 2-etilhexoico	**ÁCIDO OCTANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Ácido etílico	**ÁCIDO ACÉTICO**	17	
Ácido fénico	**FENOL**	17	
Ácido fenílico	**FENOL**	17	
ÁCIDO FÓRMICO		17	1779
ÁCIDO FOSFÓRICO		17	1805
ÁCIDO GLICÓLICO EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)		17	3265
Ácido glioxálico	**ÁCIDO GLIOXÍLICO EN SOLUCIÓN (50% COMO MÁXIMO)**	17	
ÁCIDO GLIOXÍLICO EN SOLUCIÓN (50% COMO MÁXIMO)		17	1760
ÁCIDO GRASO DE SEBO		17	
ÁCIDO GRASO DEL ACEITE DE COCO		17	
ÁCIDO GRASO DEL TALL OIL (ÁCIDOS RESÍNICOS DE MENOS DE UN 20%)		17	
ÁCIDO GRASO DESTILADO DE PALMA		17	
Ácido graso saturado (C_{13} y superiores)	**ÁCIDO GRASO (SATURADO C_{13}+)**	17	
ÁCIDO GRASO SATURADO (C_{13+})		17	
Ácido hendecanoico	**ÁCIDO UNDECANOICO**	17	
Ácido 3-heptanocarboxílico	**ÁCIDO OCTANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Ácido heptanoico	**ÁCIDO HEPTANOICO NORMAL**	17	
ÁCIDO HEPTANOICO NORMAL		17	
Ácido heptílico	**ÁCIDO HEPTANOICO NORMAL**	17	
Ácido n-heptílico	**ÁCIDO HEPTANOICO NORMAL**	17	
Ácido heptoico	**ÁCIDO HEPTANOICO NORMAL**	17	
ÁCIDO HEXANOICO		17	
Ácido hidrogenocarboxílico	**ÁCIDO FÓRMICO**	17	
Ácido hidroxiacético	**ÁCIDO GLICÓLICO EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)**	17	
Ácido hidroxietanoico	**ÁCIDO GLICÓLICO EN SOLUCIÓN (70%**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
	COMO MÁXIMO)		
ÁCIDO 2-HIDROXI-4-(METILTIO)BUTANOICO		17	
Ácido 2-hidroxi-4-metiltiobutírico	**ÁCIDO 2-HIDROXI-4-(METILTIO)BUTANOICO**	17	
Ácido 2-hidroxipropanoico	**ÁCIDO LÁCTICO**	17	
Ácido 2-hidroxipropiónico	**ÁCIDO LÁCTICO**	17	
Ácido alfa-hidroxipropiónico	**ÁCIDO LÁCTICO**	17	
Ácido isononanoico	**ÁCIDO NONANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ÁCIDO LÁCTICO		17	
ÁCIDO LÁURICO		17	
Ácido lodoso	**ÁCIDO SULFÚRICO AGOTADO**	17	
Ácido *alfa*-metacrílico	**ÁCIDO METACRÍLICO**	17	
ÁCIDO METACRÍLICO		17	2531
Ácido metanocarboxílico	**ÁCIDO ACÉTICO**	17	
Ácido metano-carboxílico	**ÁCIDO ACÉTICO**	17	
Ácido metanoico	**ÁCIDO FÓRMICO**	17	
Ácido metilacético	**ÁCIDO PROPIÓNICO**	17	
Ácido 2-metilacrílico	**ÁCIDO METILACRÍLICO**	17	
Ácido 2-metilenpriopiónico	**ÁCIDO METACRÍLICO**	17	
Ácido 2-metilpropenoico	**ÁCIDO METACRÍLICO**	17	
Ácido alfa-metilpropenoico	**ÁCIDO METACRÍLICO**	17	
Ácido muriático	**ÁCIDO HIDROCLÓRICO**	17	
ÁCIDO NEODECANOICO		17	
Ácido neopentanoico	**ÁCIDO TRIMETILACÉTICO**	17	
ÁCIDO NITRANTE (MEZCLA DE ÁCIDO SULFÚRICO Y ÁCIDO NÍTRICO)		17	1796
ÁCIDO NÍTRICO (70% COMO MÍNIMO)		17	2131, 20
ÁCIDO NÍTRICO (MENOS DE UN 70%)		17	2031
Ácido nítrico fumante	**ÁCIDO NÍTRICO (70% COMO MÍNIMO)**	17	
Ácido nítrico fumante rojo	**ÁCIDO NÍTRICO (70% COMO MÍNIMO)**	17	
ÁCIDO NONANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)			
Ácido n-undecílico	**ÁCIDO UNDECANÓICO**	17	
Ácido n-valérico	**ÁCIDO PENTANÓICO**	17	
Ácido cis-9-octadecenoico	**ÁCIDO OLEICO**	17	
ÁCIDO OCTANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Ácido octílico	**ÁCIDO OCTANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Ácido (Z)octodec-9-anoico	**ÁCIDO OLEICO**	17	
Ácido octoico	**ÁCIDO OCTANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Ácido oenántico	**ÁCIDO N-HEPTANOICO**	17	
Ácido oenantílico	**ÁCIDO N-HEPTANOICO**	17	
ÁCIDO OLEICO		17	
Ácido ortofosfórico	**ÁCIDO FOSFÓRICO**	17	
Ácido oxietanoico	**ÁCIDO GLICÓLICO EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)**	17	
Ácido oxietanoico	**ÁCIDO GLICÓLICO EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)**	17	
Ácido oxoacético	**ÁCIDO GLIOXÍLICO EN SOLUCIÓN (50% COMO MÁXIMO)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Ácido pelargónico	**ÁCIDO NONANOICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ÁCIDO PENTANOICO		17	
ÁCIDO PENTANOICO NORMAL (64%)/ÁCIDO 2-METILBUTÍRICO (36%), EN MEZCLA		17	
Ácido piroacético	**ACETONA**	18	
Ácido piválico	**ÁCIDO TRIMETILACÉTICO**	17	
ÁCIDO POLIACRÍLICO EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)		17	
Ácido propanoico	**ÁCIDO PROPIÓNICO**	17	
Ácido propenoico	**ÁCIDO ACRÍLICO**	17	
ÁCIDO PROPIONICO		17	1848
Acido 2-propenoico homopolímero en solución (40 % como máximo)	**ÁCIDO POLIACRÍLICO EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**	17	
ÁCIDO SULFÚRICO		17	1830
ÁCIDO SULFÚRICO AGOTADO		17	1832
Ácido sulfúrico humeante	**ÓLEUM**	17	
Ácido terc-pentanoico	**ÁCIDO TRIMETILACÉTICO**	17	
ÁCIDO TRIDECANÓICO		17	
Ácido tridecílico	**ÁCIDOS GRASOS (SATURADOS C_{13}+)**	17	
Ácido tridecílico	**ÁCIDO TRIDECANÓICO**	17	
Ácido tridecóido	**ÁCIDO TRIDECANÓICO**	17	
ÁCIDO TRIMETILACÉTICO		17	
Ácido 1-undecanocarboxílico	**ÁCIDO LÁURICO**	17	
ÁCIDO UNDECANÓICO		17	
Ácido undecílico	**ÁCIDO UNDECANÓICO**	17	
Ácido valeriánico	**ÁCIDO PENTANÓICO**	17	
Ácido valérico	**ÁCIDO PENTANÓICO**	17	
Ácido vinilfórmico	**ÁCIDO ACRÍLICO**	17	
Ácido Z-octodec-9-anoico	**ÁCIDO OLEICO**	17	
Ácidos cresílicos	**CRESOLES (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Ácidos de alquitrán	**CRESOLES (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acinteno	**beta-PINENO**	17	
ACRILAMIDA EN SOLUCIÓN (50% COMO MÁXIMO)		17	2074
ACRILATO DE 2-ETILHEXILO		17	
ACRILATO DE 2-HIDROXIETILO		17	
Acrilato de 2-metilpropilo	**ACRILATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Acrilato de beta-hidroxietilo	**ACRILATO DE 2-HIDROXIETILO**	17	
ACRILATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	2348
Acrilato de butilo normal	**ACRILATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ACRILATO DE DECILO		17	
Acrilato de etilenglicol	**ACRILATO DE 2-HIDROXIETILO**	17	
ACRILATO DE ETILO		17	1917
Acrilato de isobutilo	**ACRILATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ACRILATO DE METILO		17	1919
Acrilato de octilo	**ACRILATO DE 2-ETILHEXILO**	17	
ACRILONITRILO		17	1093
Adipato deciloctílico	**ADIPATO OCTILDECÍLICO**	17	
ADIPATO DE DI(2-ETIL-EXILO)		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
ADIPATO DE DIISONONILO		17	
ADIPATO DE DIMETILO		17	
ADIPATO DE DI-N-HEXILO		17	
Adipato de dioctilo	**ADIPATO DE DI-(2-ETILHEXILO)**	17	
ADIPATO DE DITRIDECILO		17	
ADIPATO DE HEXAMETILENDIAMINA (50% EN AGUA)		17	
Adipato de hexametilendiamonio en solución (50% en solución)	**ADIPATO DE HEXAMETILENDIAMINA (50% EN AGUA)**	17	
Adipato de octilo	**ADIPATO DE DI-(2-ETILHEXILO)**	17	
Adipato ditridecílico	**ADIPATO DE DITRIDECILO**	17	
ADIPATO OCTILDECÍLICO		17	
ADIPONITRILO		17	2205
'Agente fumigante de suelos a base de D-D'	**DICLOROPROPENO/DICLOROPROPANO, EN MEZCLA**	17	
AGUA		18	
Agua amoniacal, 28% como máximo	**AMONÍACO ACUOSO (28% COMO MÁXIMO)**	17	
Agua fuerte	**ÁCIDO NÍTRICO (70% COMO MÍNIMO)**	17	
Aguarrás	**TREMENTINA**	17	
ALCARIL POLIETERES (C9-C20)		17	
ALCARILSULFONATO (C11-C50) CÁLCICO, DE CADENA LARGA		17	
ALACLORO, TÉCNICAMENTE PURO (90% COMO MÍNIMO)		17	
ALCARILSULFONATO (C11-C50) MAGNÉSICO, DE CADENA LARGA		17	
Alcanfor del alquitrán	**NAFTALENO (FUNDIDO)**	17	
N-ALCANOS (C_{10+})		17	
ALCANOS (C_6-C_9)		17	
Alcanosulfonato de fenilo (C_{10}-C_{21})	**ÉSTER DEL FENOL DEL ÁCIDO ALQUILSULFÓNICO**	17	
ALCARILSULFONATO DE BARIO, DE CADENA LARGA (C_{11}-C_{50})		17	2810
Alcohol	**Alcohol etílico**	18	
ALCOHOL ALÍLICO		17	1098
Alcohol amílico	**ALCOHOL AMÍLICO NORMAL**	17	
ALCOHOL AMÍLICO NORMAL		17	
ALCOHOL AMÍLICO PRIMARIO		17	
ALCOHOL AMÍLICO SECUNDARIO		17	
ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO		17	
Alcohol behenílico	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
ALCOHOL BENCÍLICO		17	
Alcohol beta-cloroetílico	**ETILENCLORHIDRINA**	17	
Alcohol butílico	**ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL**	18	
ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL		18	
ALCOHOL BUTÍLICO SECUNDARIO		18	
ALCOHOL BUTÍLICO TERCIARIO		17	
Alcohol butírico	**ALCOHOL BUTILICO NORMAL**	18	
Alcohol C_{10}	**ALCOHOL DECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Alcohol C_{11}	**ALCOHOL UNDECÍLICO**	17	
Alcohol C_{12}	**ALCOHOL DODECÍLICO**	17	
Alcohol C_7	**HEPTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS) (D)**	17	
Alcohol C_8	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Alcohol C_9	**ALCOHOL NONÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Alcohol caprílico	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Alcohol caproílico	**HEXANOL**	17	
Alcohol cetílico/estearílico	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Alcohol 2-cloroetílico	**ETILENCLORHIDRINA**	17	
Alcohol de cereales	**ALCOHOL ETÍLICO**	18	
Alcohol de 1,1-dimetiletilo	**ALCOHOL BUTÍLICO TERCIARIO**	17	
Alcohol de 2-etilehexilo	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Alcohol de etileno	**ETILENGLICOL**	17	
Alcohol de fermentación	**ALCOHOL ETÍLICO**	18	
Alcohol de fricción	**ALCOHOL ISOPROPÍLICO**	18	
Alcohol de madera	**ALCOHOL METÍLICO**	17	
Alcohol de 3-metoxi-3-metilbutilo	**3-METIL-3-METOXIBUTANOL**	17	
Alcohol decílico	**ALCOHOL DECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ALCOHOL DECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Alcohol 1,1-Dimetilpropargílico	**2-METIL-2-HIDROXI-3-BUTINO**	17	
ALCOHOL DODECÍLICO		17	
Alcohol enantílico	**HEPTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS) (D)**	17	
ALCOHOL ETÍLICO		18	
ALCOHOL FURFURÍLICO		17	2874
Alcohol glicílico	**GLICERINA**	18	
Alcohol heptílico, todos los isómeros	**HEPTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS) (D)**	17	
Alcohol hexadecílico/octadecílico	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Alcohol hexilo	**HEXANOL**	17	
ALCOHOL ISOAMÍLICO		17	
ALCOHOL ISOBUTÍLICO		17	1212
Alcohol isodecílico	**ALCOHOL DECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Alcohol isopentílico	**ALCOHOL ISOAMÍLICO**	17	
ALCOHOL ISOPROPÍLICO		18	
Alcohol laurílico	**ALCOHOL DODECÍLICO**	17	
ALCOHOL METILAMÍLICO		17	2053
Alcohol 2-metil-2-butílico	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	
Alcohol 2-metil-4-butílico	**ALCOHOL ISOAMÍLICO**	17	
Alcohol 3-metil-1-butílico	**ALCOHOL ISOAMÍLICO**	17	
Alcohol 3-metil-3-butílico	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	
ALCOHOL METÍLICO		17	
Alcohol metílico desodorizado	**ALCOHOL METÍLICO**	17	
Alcohol metílico puro	**ALCOHOL METÍLICO**	17	
Alcohol 2-metil-1-propílico	**ALCOHOL ISOBUTÍLICO**	17	
Alcohol 2-metil-2-propílico	**ALCOHOL BUTÍLICO TERCIARIO**	17	
Alcohol n-dodecílico	**ALCOHOL DODECÍLICO**	17	
ALCOHOL NONÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Alcohol octílico	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Alcohol pelargónico	**ALCOHOL NONÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Alcohol pentílico	**ALCOHOL AMÍLICO NORMAL**	17	
Alcohol pentílico secundario	**ALCOHOL AMÍLICO SECUNDARIO**	17	
Alcohol pentílico terciario	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	
Alcohol propenílico	**ALCOHOL ALÍLICO**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Alcohol 2-propílico	**ALCOHOL ISOPROPÍLICO**	18	
Alcohol propílico	**ALCOHOL PROPÍLICO NORMAL**	17	
ALCOHOL PROPÍLICO NORMAL		17	1274
Alcohol propílico secundario	**ALCOHOL ISOPROPÍLICO**	18	
Alcohol tridecílico	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
ALCOHOL UNDECÍLICO		17	
ALCOHOLES (C13+)		17	
Alcoholes (C_{13}-C_{15})	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Alcoholes de Colonia	**ALCOHOL ETÍLICO**	18	
Aldehidina	**2-METIL-5-ETILPIRIDINA**	17	
Aldehído amílico	**VALERILALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Aldehído butírico	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Aldehído colidina	**2-METIL-5-ETILPIRIDINA**	17	
Aldehído crotónico	**CROTONALDEHÍDO**	17	
Aldehído de propileno	**CROTONALDEHÍDO**	17	
Aldehído fórmico	**FORMALDEHÍDO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
Aldehído isobutílico	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Aldehído isobutírico	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Aldehído isovaleriánico	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Aldehído piromúcico	**FURFURAL**	17	
Aldehído propiónico	**PROPIONALDEHÍDO**	17	
Aldehído valérico	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ALDEHÍDOS OCTÍLICOS		17	1191
alfa-2,3-epoxipropil-omega-{alfa-[4-(2,3-epoxipropoxi)fenil]-alfa,alfa-	**ÉTER DIGLICIDÍLICO DEL BISFENOL A**	17	
alfa-2,3-epoxipropil-omega-{alfa-[4-(2,3-epoxipropoxi)fenil]-p-toliloxi}=	**ÉTER DIGLICIDÍLICO DEL BISFENOL F**	17	
ALFA-OLEFINAS (C6-C18) EN MEZCLA		17	
ALQUENIL (C_{16}-C_{20}) SUCCÍNICO ANHIDRO		17	
ALQUENIL CARBOXAMIDA DE CINC		17	
ALQUENILAMIDA (C11+)		17	
ALQUIL (C_{11}-C_{40}) FENATO DE CALCIO, DE CADENALA LARGA		17	
ALQUIL (C_{12}-C_{14}) POLIGLUCÓSIDO EN SOLUCIÓN (55% COMO MÁXIMO)		17	
ALQUIL (C_5-C_{10}) FENATO DE CALCIO, DE CADENALA LARGA		17	
ALQUIL (C_8-C_{10}) POLIGLUCÓSIDO EN SOLUCIÓN (65% COMO MÁXIMO)		17	
ALQUIL (C_8-C_{10})/(C_{12}-C_{14}): (50%/50%) POLIGLUCÓSIDO EN SOLUCIÓN (55% COMO MÁXIMO)		17	
ALQUIL (C_8-C_{10})/(C_{12}-C_{14}): (40% COMO MÁXIMO/ 60% COMO MÍNIMO) POLIGLUCÓSIDO, EN SOLUCIÓN (55% COMO MÁXIMO)		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
ALQUIL (C_8-C_{10})/(C_{12}-C_{14}): (60% COMO MÍNIMO/40% COMO MÁXIMO) POLIGLUCÓSIDO, EN SOLUCIÓN (55% COMO MÁXIMO)		17	
ALQUIL (C_8-C_9) FENILAMINA EN DISOLVENTES AROMÁTICOS		17	1993
ALCARILDITIOFOSFATO DE CINC (C_7-C_{16})		17	
Alquilato detergente	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
ALQUILATOS PARA GASOLINA DE AVIACIÓN (PARAFINAS C_8 E ISOPARAFINAS, PUNTO DE EBULLICIÓN ENTRE 95° Y 120°C)		17	
ALQUILBENCENO, ALQUILINDANO, ALQUILINDENO, EN MEZCLA (C_{12}-C_{17} CADA UNO)		17	
ALQUILBENCENO EN MEZCLAS (QUE CONTENGAN AL MENOS UN 50% DE TOLUENO)		17	
ALQUILBENCENOS (C3-C4)		17	
ALQUILBENCENOS (C_5-C_8)		17	
ALQUILBENCENOS (C_{9+})		17	
ALQUILDIMETILAMINA (C_{12+})		17	2735
ALQUILDITIOCARBAMATO (C_{19}-C_{35})		17	
ALQUILDITIOFOSFATO DE CINC (C_3-C_{14})		17	
ALQUILDITIOTIADIAZOL (C_6-C_{24})		17	
ALQUILFOSFITO (C_{10}-C_{20}, SATURADO Y NO SATURADO)		17	
Alquil- C_8-C_{14} D-glucopiranosida	**ALQUIL (C_8-C_{10})/(C_{12}-C_{14}): (40% COMO MÁXIMO/60% COMO MÍNIMO) POLIGLUCÓSIDO, EN SOLUCIÓN (55% COMO MÁXIMO)**	17	
Alquil- C_8-C_{14} D-glucopiranosida	**ALQUIL (C_8-C_{10})/(C_{12}-C_{14}): (60% COMO MÍNIMO/40% COMO MÁXIMO) POLIGLUCÓSIDO, EN SOLUCIÓN (55% COMO MÁXIMO)**	17	
ALQUILNITRATOS (C7-C9)		17	
Alquilos de plomo, n.e.p.	**COMPUESTOS ANTIDETONANTES PARA CARBURANTES DE MOTORES (QUE CONTIENEN ALQUILOS DE PLOMO)**	17	
ALQUILOXIALQUILAMINA (C_{16+}) ETOXILADA, DE CADENA LARGA		17	
3-Alquil(C_{16}-C_{18})oxi-N,N'-bis(2-hidroxietil)propan-1-amina	**ALQUILOXIALQUILAMINA (C_{16+}) ETOXILADA, DE CADENA LARGA**		
2,2'-[3-(Alquil(C_{16}-C_{18})oxi)propilimino] dietanol	**ALQUILOXIALQUILAMINA (C_{16+}) ETOXILADA, DE CADENA LARGA**	17	
Alquilsalicilato de calcio (sobrebásico) de cadena larga en aceite mineral (LOA)	**ALQUILSALICILATO (C13+) CÁLCICO, DE CADENA LARGA**	17	
Alquilsalicilato de calcio	**ALQUILSALICILATO (C13+) CÁLCICO, DE CADENA LARGA**	17	
Alquilsalicilato de calcio básico en aproximadamente un 30% de aceite mineral	**ALQUILSALICILATO (C11+) CÁLCICO, DE CADENA LARGA**	17	
ALQUILSALICILATO (C13+) CÁLCICO, DE CADENA LARGA		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
ALQUILSALICILATO (C11+) MAGNÉSICO, DE CADENA LARGA		17	
ALQUILSULFONATOS (C14-C17) DE SODIO (60-65% EN SOLUCIÓN)		17	
Alquitrán blanco	**NAFTALENO (FUNDIDO)**	17	
ALQUITRÁN DE HULLA		17	
ALUMINOSILICATO SÓDICO EN SOLUCIÓN ACUOSA		17	
Amida acrílica en solución (50% como máximo)	**ACRILAMIDA EN SOLUCIÓN (50% COMO MÁXIMO)**	17	
Amilcarbinol	**HEXANOL**	17	
alfa-n-Amileno	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
terc-Amilenos	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
N-Amilmetilcetona	**METILAMILCETONA**	17	
Aminoacetato sódico en solución	**SAL SÓDICA DE LA GLICINA EN SOLUCIÓN**	17	
1-Amino-3-aminometil-3,5,5-trimetilciclohexano	**ISOFORONDIAMINA**	17	
Aminobenceno	**ANILINA**	17	
1-Aminobutano	**BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Aminobutano	**BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Aminociclohexano	**CICLOHEXILAMINA**	17	
Aminoetano	**ETILAMINA**	17	
Aminoetano en solución, 72% como máximo	**ETILAMINA EN SOLUCIÓN (72% COMO MÁXIMO)**	17	
2-Aminoetanol	**ETANOLAMINA**	17	
AMINOETILDIETANOLAMINA/AMINOETILETANOLAMINA, EN SOLUCIÓN		17	
N,N'-bis(2-Aminoetil)etano-1,2-diamina	**TRIETILENTETRAMINA**	17	
AMINOETILETANOLAMINA		17	
N-(2-Aminoetil)etilendiamina	**DIETILENTRIAMINA**	17	
1-(2-Aminoetil)piperazina	**N-AMINOETILPIPERAZINA**	17	
N,N'-bis(2-Aminoetil)etilendiamina	**TRIETILENTETRAMINA**	17	
N-AMINOETILPIPERAZINA		17	2815
2-(2-AMINOETOXI) ETANOL		17	3055
2-(2-Aminoetilamino)etanol	**AMINOETILETANOLAMINA**	17	
Aminofen	**ANILINA**	17	
2-Aminoisobutano	**BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Aminometano	**METILAMINA EN SOLUCIÓN (42% COMO MÁXIMO)**	17	
Aminometano en solución, 42% como máximo	**METILAMINA EN SOLUCIÓN (42% COMO MÁXIMO)**	17	
1-Amino-2-metilbenceno	***orto*-TOLUIDINA**	17	
2-Amino-1-metilbenceno	***orto*-TOLUIDINA**	17	
2-AMINO-2-METIL-1-PROPANOL		17	
3-Aminometil-3,5,5-trimetilciclohexilamina	**ISOFORONDIAMINA**	17	
AMINO-POLIOLEFINA FENÓLICA (C_{28}-C_{250})		17	
1-Aminopropano	**N-PROPILAMINA**	17	
2-Aminopropano	**ISOPROPILAMINA**	17	
2-Aminopropano (70% como máximo) en solución	**ISOPROPILAMINA (70% COMO MÁXIMO) EN SOLUCIÓN**	17	
1-Amino-2-propanol	**ISOPROPANOLAMINA**	17	
1-Aminopropan-2-ol	**ISOPROPANOLAMINA**	17	
3-Aminopropan-1-ol	**N-PROPANOLAMINA**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
2-Aminotolueno	***orto*-TOLUIDINA**	17	
o-Aminotolueno	***orto*-TOLUIDINA**	17	
5-Amino-1,3,3-trimetilciclohexilmetilamina	**ISOFORONDIAMINA**	17	
AMONÍACO ACUOSO (28% COMO MÁXIMO)		17	2672
Anhídrido abiético	**COLOFONIA**	17	
ANHÍDRIDO ACÉTICO		17	1715
Anhídrido cis-butenodioico	**ANHÍDRIDO MALEICO**	17	
Anhídrido de acetilo	**ANHÍDRIDO ACÉTICO**	17	
ANHÍDRIDO DE POLIISOBUTENILO (ADUCTO)		17	
ANHÍDRIDO DE POLIOLEFINA		17	
Anhídrido del ácido ftálico	**ANHÍDRIDO FTÁLICO (FUNDIDO)**	17	
Anhídrido etanoico	**ANHÍDRIDO ACÉTICO**	17	
ANHÍDRIDO FTÁLICO (FUNDIDO)		17	2214
ANHÍDRIDO MALEICO		17	2215
Anhídrido propanoico	**ANHÍDRIDO PROPIÓNICO**	17	
ANHÍDRIDO PROPIÓNICO		17	2496
Anhídrido toxílico	**ANHÍDRIDO MALEICO**	17	
ANILINA		17	1547
Anilinobenceno	**DIFENILAMINA (FUNDIDA)**	17	
Arcilla	**CAOLÍN EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA**	18	
Arcilla de China	**CAOLÍN EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA**	18	
ARCILLA EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA		18	
ARILPOLIOLEFINAS (C_{11}-C_{50})		17	
AROMÁTICOS POLI(2+)CÍCLICOS		17	
Azaciclohepta no	**HEXAMETILENIMINA**	17	
3-Azapentano-1,5-diamina	**DIETILENTRIAMINA**	17	
Azepán	**HEXAMETILENIMINA**	17	
AZUFRE (FUNDIDO)		17	2448
Azufre nativo	**AZUFRE (FUNDIDO)**	17	
BEBIDAS ALCOHÓLICAS, N.E.P.		18	
Bencenamina	**2-METIL-5-ETILPIRIDINA**	17	
BENCENO Y MEZCLAS QUE CONTIENEN UN 10% COMO MÍNIMO DE BENCENO (I)		17	1114
Bencenol	**FENOL**	17	
Bencilbutilftalato	**FTALATO DE BUTILBENCILO**	17	
BENZOATO DE SODIO		17	
Benzofenol	**FENOL**	17	
Benzol	**BENCENO Y MEZCLAS QUE CONTIENEN UN 10% COMO MÍNIMO DE BENCENO (I)**	17	
2-Benzotiazoletiol(, sal sódica del)	**SAL SÓDICA DEL MERCAPTOBENZOTIAZOL EN SOLUCIÓN**	17	
1,3-Benzotiazolilo-2 de sodio en solución	**SAL SÓDICA DEL MERCAPTOBENZOTIAZOL EN SOLUCIÓN**	17	
(2-Benzotiazoliltio) sódico en solución	**SAL SÓDICA DEL MERCAPTOBENZOTIAZOL EN SOLUCIÓN**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Benzotiazol-2-tiol(, sal sódica del)	**SAL SÓDICA DEL MERCAPTOBENZOTIAZOL EN SOLUCIÓN**	17	
1,3-Benzotiazol-2-tiolato de sodio en solución	**SAL SÓDICA DEL MERCAPTOBENZOTIAZOL EN SOLUCIÓN**	17	
Betaprona	***BETA*-PROPIOLACTONA**	17	
Bicromato sódico	**DICROMATO SÓDICO EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)**	17	
Bifenilo	**DIFENILO**	17	
Biformilo	**GLIOXAL EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**	17	
Bihexilo	**DODECANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2,5-Bis(alquil(C_7+)tio)-1,3,4-tiadiazol	**ALQUILDITIOTIADIAZOL (C_6-C_{24})**	17	
Bis (O-alquilsalicilato) de calcio	**ALQUILSALICILATO (C13+) CÁLCICO, DE CADENA LARGA**	17	
Bis(2-aminoetil)amina	**DIETILENTRIAMINA**	17	
N, N-Bis (2-bis(carboximetil)amino)etil)glicina, sal pentasódica de	**SAL PENTASÓDICA DEL ÁCIDO DIETILENTRIAMINAPENTACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
1,1-Bis [4-(2,3-epoxipropoxi)fenil] etano	**ÉTER DIGLÍCIDÍLICO DEL BISFENOL A**	17	
Bis(2-cloroetil) éter	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
Bis(cloroetil) éter	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
Bis(2-cloroisopropil) éter	**ÉTER 2,2'-DICLOROISOPROPÍLICO**	17	
Bis(2-cloro-1-metiletil) éter	**ÉTER 2,2'-DICLOROISOPROPÍLICO**	17	
Bis[2-(2,3-epoxipropoxi)fenil]metano	**ÉTER DIGLICIDÍLICO DEL BISFENOL F**	17	
Bis(2-etilhexil) adipato	**ADIPATO DE DI-(2-ETILHEXILO)**	17	
Bis(2-etilhexil) ftalato	**FTALATO DE DIOCTILO**	17	
Bis(2-hidroxietil)amonio 2,4-diclorofenoxiacetato	**SAL DIETANOLAMINA DEL ÁCIDO 2,4-DICLOROFENOXIACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
Bis(2-etoxietil) éter	**ÉTER DIETÍLICO DEL DIETILENGLICOL**	17	
Bis(2-hidroxietil) éter	**DIETILENGLICOL**	17	
Bis(2-hidroxietil)amina	**DIETANOLAMINA**	17	
Bis(2-hidroxipropil)amina	**DIISOPROPANOLAMINA**	17	
Bis(metilciclopentadieno)	**METILCICLOPENTADIENO DÍMERO**	17	
Bis(6-metilheptil) ftalato	**FTALATO DE DIOCTILO**	17	
Bisulfuro de carbono	**DISULFURO DE CARBONO**	17	
Bisulfuro sódico	**HIDROSULFITO SÓDICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
Bolo blanco	**CAOLÍN EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA**	17	
BORATO DE POLIOLEFINAMIDA ALQUENOAMINA (C_{28}-C_{250})		17	
BOROHIDRURO SÓDICO (15% COMO MÁXIMO)/HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN		17	
BROMOCLOROMETANO		17	
Bromuro cálcico/ bromuro de cinc en solución	**SALMUERAS DE PERFORACIÓN (QUE CONTIENEN SALES DE CINC)**	17	
Bromuro de etileno	**DIBROMURO DE ETILENO**	17	
Bromuro de metileno	**DIBROMOMETANO**	17	
Butaldehído	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Butanal	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Butanal normal	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Butanoato de butilo	**BUTIRATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Butanoato de metilo	**BUTIRATO DE METILO**	17	
1,3-Butanodiol	**BUTILENGLICOL**	17	
1,4-Butanodiol	**BUTILENGLICOL**	17	
2,3-Butanodiol	**BUTILENGLICOL**	17	
Butano-1,3-diol	**BUTILENGLICOL**	17	
Butano-1,4-diol	**BUTILENGLICOL**	17	
Butano-2,3-diol	**BUTILENGLICOL**	17	
1-Butanol	**ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL**	18	
2-Butanol	**ALCOHOL BUTÍLICO SECUNDARIO**	18	
Butan-1-ol	**ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL**	18	
Butan-2-ol	**ALCOHOL BUTÍLICO SECUNDARIO**	18	
Butanol	**ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL**	18	
Butanol normal	**ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL**	18	
Butanol secundario	**ALCOHOL BUTÍLICO SECUNDARIO**	18	
Butanol terciario	**ALCOHOL BUTÍLICO TERCIARIO**	17	
Butanol-1	**ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL**	18	
Butan-4-olida	**GAMA-BUTIROLACTONA**	17	
Butanolida-1,4	**GAMA-BUTIROLACTONA**	17	
2-Butanona	**ETILMETILCETONA**	17	
Butan-2-ona	**ETILMETILCETONA**	17	
(E)-But-2-enal	**CROTONALDEHÍDO**	17	
2-Butenal	**CROTONALDEHIDO**	17	
BUTENO OLIGÓMERO		17	
Butil cellosolve	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Butilaldehído normal	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	1215, 12
Butilamina normal	**BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓOMEROS)**	17	
Butilamina secundaria	**BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Butilamina terciaria	**BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
BUTILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	2709
Butilbenceno terciario	**BUTILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
n-Butilcarbinol	**ALCOHOL AMILICO NORMAL**	17	
Butil carbitol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI (2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
alfa-Butilenglicol	**BUTILENGLICOL**	17	
beta-Butilenglicol	**BUTILENGLICOL**	17	
BUTILENGLICOL		17	
Butiletileno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Butilmetilcetona	**METILBUTILCETONA**	17	
n-Butiraldehído	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	1129
BUTIRATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Butirato de butilo normal	**BUTIRATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
BUTIRATO DE METILO		17	1237
gamma-BUTIROLACTONA		17	
1-Butoxibutano	**ÉTER BUTÍLICO NORMAL**	17	
2-Butoxietanol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
2-terc-Butoxietanol	**ÉTERES MONOALQUILICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
2-(2-Butoxietori)etanol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI (2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
1-Butoxipropan-2-ol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Cajeputeno	**DIPENTENO**	17	
Caolín	**CAOLÍN EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA**	18	
Caolín de arcilla en suspensión acuosa espesa	**CAOLÍN EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA**	17	
CAOLÍN EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA		18	
Caolinita en suspensión acuosa espesa	**CAOLÍN EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA**	17	
Capa de óxido de parafina	**CERA DE PARAFINA**	17	
Caprolactama	**EPSILON-CAPROLACTAMA (FUNDIDA O EN SOLUCIONES ACUOSAS)**	17	
Carbamida	**UREA EN SOLUCIÓN**	17	
Carbinol	**ALCOHOL METÍLICO**	17	
CARBONATO CÁLCICO EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA		17	
Carbonato cíclico de 1,2-propanodiol	**CARBONATO DE PROPILENO**	18	
CARBONATO DE ETILENO		18	
Carbonato de glicol	**CARBONATO DE ETILENO**	18	
CARBONATO DE PROPILENO		18	
Carbonato de propileno cíclico	**CARBONATO DE PROPILENO**	18	
Carbonato disódico	**CARBONATO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
CARBONATO SÓDICO EN SOLUCIÓN		17	
1,3-Carbonil dioxipropano	**CARBONATO DE PROPILENO**	18	
Carbonildiamida	**UREA EN SOLUCIÓN**	17	
Carbonildiamina	**UREA EN SOLUCIÓN**	17	
2-[Carboxilatometil(2-hidroxietil)amino]etiliminodi(acetato) trisódico	**SAL TRISÓDICA DEL ÁCIDO N-(HIDROXIETIL)ETILENDIAMINOTRIACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
N-(Carboximetil-N'-(2-hidroxietil)-N,N'-etilendiglicina trisódica	**SAL TRISÓDICA DEL ÁCIDO N-(HIDROXIETIL)ETILENDIAMINOTRIACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
Ceniza de sosa	**CARBONATO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
CERA DE PARAFINA		17	
Cera mineral	**PETROLATO**	17	
CERAS		17	
Cetohexametileno	**CICLOHEXANONA**	17	
Cetona pimélica	**CICLOHEXANONA**	17	
Cetopropano	**ACETONA**	18	
CIANHIDRINA DE LA ACETONA		17	1541
Cianhidrina del acetaldehído	**LACTONITRILO EN SOLUCIÓN (80% COMO MÁXIMO)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Cianoetileno	**ACRILONITRILO**	17	
2-Ciano-2-propanol	**CIANHIDRINA DE LA ACETONA**	17	
2-Cianopropan-2-ol	**CIANHIDRINA DE LA ACETONA**	17	
2-Cianopropeno-1	**METACRILONITRILO**	17	
Cianuro de etilo	**PROPIONITRILO**	17	
Cianuro de metilo	**ACETONITRILO**	17	
Cianuro de tetrametileno	**ADIPONITRILO**	17	
Cianuro de vinilo	**ACRILONITRILO**	17	
1,5,9-CICLODODECATRIENO		17	
CICLOHEPTANO		17	2241
Ciclohexametilenimina	**HEXAMETILENIMINA**	17	
CICLOHEXANO		17	1145
CICLOHEXANOL		17	
CICLOHEXANONA		17	1915
CICLOHEXANONA/CICLOHEXANOL, EN MEZCLA		17	
Ciclohexatrieno	**BENCENO Y MEZCLAS QUE CONTIENEN UN 10% COMO MÍNIMO DE BENCENO (I)**	17	
Ciclohexil cetona	**CICLOHEXANONA**	17	
Ciclohexil(etil)amina	***N*-ETILCICLOHEXILAMINA**	17	
CICLOHEXILAMINA		17	2357
Ciclohexildimetilamina	***N,N*-DIMETILCICLOHEXILAMINA**	17	
Ciclohexilmetano	**METILCICLOHEXANO**	17	
1,3-CICLOPENTADIENO DÍMERO (FUNDIDO)		17	
CICLOPENTANO		17	1146
CICLOPENTENO		17	2246
***P*-CIMENO**		17	2046
Cimol	***P*-CIMENO**	17	
Cinameno	**ESTIRENO MONÓMERO**	17	
Cinamol	**ESTIRENO MONÓMERO**	17	
Cineno	**DIPENTENO**	17	
CLORATO SÓDICO EN SOLUCIÓN (50% COMO MÁXIMO)		17	2428
Clorhidrina de glicol	**DICLORURO DE ETILENO**	17	
Clorhidrina sulfúrica	**ÁCIDO CLOROSULFÓNICO**	17	
CLORHIDRINAS (CRUDAS)		17	
Cloroalileno	**CLORURO DE ALILO**	17	
CLOROBENCENO		17	1134
Clorobenzol	**CLOROBENCENO**	17	
1-Cloro-2-(beta-cloroetoxi)etano	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
1-Cloro-2-Nitrobenceno	**O-CLOROBENCENO**	17	
Clorobromometano	**BROMOCLOROMETANO**	17	
1-Cloro-2,3-epoxipropano	**EPICLORHIDRINA**	17	2023
2-Cloroetanol	**ETILENCLORHIDRINA**	17	
Cloroetanol-2	**ETILENCLORHIDRINA**	17	
2-Cloro-N-(2-etil-6-metilfenil)-N-(2-metoxi-1-metilletil)acetamida	**N-(2-METOXI-1-METILETIL)-2-ETIL-6-METILCLOROACETANILIDA**	17	
2-Cloro-N-etoximetil-6-etil-aceto-tolnidida	**ACETOCLORO**	17	
2-Cloro-N-etoximetil-N-(2-etilo metilfenil) acetamida	**ACETOCLORO**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
2-Cloro-6'-etil-N-(2-metoxi-1-metiletil)acet-o-toluidida	**N-(2-METOXI-1-METILETIL)-2-ETIL-6-METILCLOROACETANILIDA**	17	
1-(4-CLOROFENIL)-4,4-DIMETILPENTAN-3-ONA		17	
CLOROFORMO		17	1888
m-Clorometilbenceno	***META*-CLOROTOLUENO**	17	
o-Clorometilbenceno	***ORTO*-CLOROTOLUENO**	17	
p-Clorometilbenceno	***PARA*-CLOROTOLUENO**	17	
(2-Cloro-1-metiletilo) éter	**ÉTER 2,2'-DICLOROISOPROPÍLICO**		
Clorometiloxirano	**EPICLORHIDRINA**	17	
O-CLORONITROBENCENO		17	1578
3-Cloropropeno	**CLORURO DE ALILO**	17	
3-Cloropropileno	**CLORURO DE ALILO**	17	
Alfa-Cloropropileno	**CLORURO DE ALILO**	17	
3-Clorotolueno	***META*-CLOROTOLUENO**	17	
4-Clorotolueno	***PARA*-CLOROTOLUENO**	17	
***META*-CLOROTOLUENO**		17	2238
***ORTO*-CLOROTOLUENO**		17	2238
***PARA*-CLOROTOLUENO**		17	2238
CLOROTOLUENOS (ISÓMEROS EN MEZCLA)		17	2238
Cloruro de alfa-cloroalilo	**1,3-DICLOROPROPENO**	17	
CLORURO DE ALILO		17	1100
CLORURO DE BENCENOSULFONILO		17	2225
CLORURO DE COLINA EN SOLUCIÓN		17	
Dicloruro de etilideno	**1,1-DICLOROETANO**	17	
Cloruro de etileno	**DICLORURO DE ETILENO**	17	
Cloruro de fenino	**CLOROBENCENO**	17	
Cloruro de hidrógeno acuoso	**ÁCIDO CLORHÍDRICO**	17	
Cloruro de hierro en solución (III)	**CLORURO FÉRRICO EN SOLUCIÓN**	17	
CLORURO DE MAGNESIO EN SOLUCIÓN		17	
Cloruro de metileno	**DICLOROMETANO**	17	
CLORURO DE POLIALUMINIO EN SOLUCIÓN		18	
Cloruro de propileno	**1,2-DICLOROPROPANO**	17	
CLORURO DE VINILIDENO		17	1303
CLORURO FÉRRICO EN SOLUCIÓN		17	2582
CLORURO POTÁSICO EN SOLUCIÓN (10% COMO MÍNIMO)		17	
Colamina	**ETANOLAMINA**	17	
COLOFONIA		17	
COMPUESTOS ANTIDETONANTES PARA CARBURANTES DE MOTORES (QUE CONTIENEN ALQUILOS DE PLOMO)		17	1649
Condensado de naftalenoformaldehido sulfonado, sal sódica de	**SAL SÓDICA DEL COPOLÍMERO DE FORMALDEHÍDO Y DE ÁCIDO NAFTALENOSULFÓNICO, EN SOLUCIÓN**	17	
COPOLÍMERO DE ACRILATO DE ALQUILO - VINILPIRIDINA EN TOLUENO		17	
COPOLÍMERO (C_4-C_{20}) DE ALQUIL ÉSTER		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
COPOLÍMERO DE OLEFINA Y DE ALQUILÉSTER (PESO MOLECULAR 2000+)		17	
COPOLÍMERO-POLIALQUILO (C_{10}-C_{18}) DE METACRILATO/ETILENO-PROPILENO, EN MEZCLA		17	3257
Cresilato de sodio	**SAL SÓDICA DEL ÁCIDO CRESÍLICO EN SOLUCIÓN**	17	
Cresiloles	**CRESOLES (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
CRESOLES (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	2076
Cristal de agua	**SILICATO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
CROTONALDEHÍDO		17	1143
Cumeno	**PROPILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Cumol	**PROPILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Dalapón (ISO)	**ÁCIDO 2,2-DICLOROPROPIÓNICO**	17	
Deanol	**DIMETILETANOLAMINA**	17	
DECAHIDRONAFTALENO		17	
n-Decanol	**ALCOHOL DECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Deca-1-ol	**ALCOHOL DECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
DECENO		17	
Decilbenceno	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
DESECHOS QUÍMICOS LÍQUIDOS		17	
1-Desoxi-1-metilamino-D-glucitol	***N*-METILGLUCAMINA EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)**	18	
Destilados (petróleo), craqueados con vapor, fracción C8-C12	**ACEITE DE RESINA DESTILADO**	17	
Destilato de alquitrán de hulla	**DISOLVENTE NAFTA DE ALQUITRÁN DE HULLA**	17	
2,6-DI-TERC-BUTILFENOL		17	
DIACETATO DE ETILENGLICOL		17	
Diacetato de etileno	**DIACETATO DEL ETILENGLICOL**	17	
Diacetona	**DIACETÓN-ALCOHOL**	17	
DIACETÓN-ALCOHOL			
1,2-Diaminoetano	**ETILENDIAMINA**	17	
1,6-Diaminohexano	**HEXAMETILENDIAMINA (FUNDIDA)**	17	
1,6-Diaminohexano en solución	**HEXAMETILENDIAMINA EN SOLUCIÓN**	17	
2,4-Diaminotolueno	**TOLUENDIAMINA**	17	
2,6-Diaminotolueno	**TOLUENDIAMINA**	17	
Diaminotolueno	**TOLUENDIAMINA**	17	
4,6-Diamino-3,5,5-trimetilcliclohex-2-enona	**ISOFORONDIAMINA**	17	
3,6-diazaoctano-1,8-diamina	**TRIETILENTETRAMINA**	17	
1,2-Dibromoetano	**DIBROMURO DE ETILENO**	17	
DIBROMOMETANO		17	
DIBROMURO DE ETILENO		17	1605
Dibutil carbinol	**ALCOHOL NONÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
DIBUTILAMINA		17	
Dibutilbenceno-1,2-dicarboxilato	**FTALATO DE DIBUTILO**	17	
1,4-Dicianobutano	**ADIPONITRILO**	17	
Dicianuro de tetrametileno	**ADIPONITRILO**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Diciclopentadieno	**1,3-CICLOPENTADIENO DÍMERO (FUNDIDO)**	17	
1,2-Diclorobenceno	**DICLOROBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
m-Diclorobenceno	**DICLOROBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
o-Diclorobenceno	**DICLOROBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
DICLOROBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
3,4-DICLORO-1-BUTENO		17	
3,4-DICLOROBUT-1-ENO	**3,4-DICLORO-1-BUTENO**	17	
1,1-DICLOROETANO		17	2362
1,2-Dicloroetano	**DICLORURO DE ETILENO**	17	
sim-Dicloroetano	**DICLORURO DE ETILENO**	17	
1,1-Dicloroeteno	**CLORURO DE VINILIDENO**	17	
Dicloroéter	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
1,1-Dicloroetileno	**CLORURO DE VINILIDENO**	17	
2,4-DICLOROFENOL		17	2021
1,6-DICLOROHEXANO		17	
Dicloro-2,4 fenoxiacetato de tris(hidroxi-2-metiletil-2)amonio	**SAL TRIISOPROPANOLAMINA DEL ÁCIDO 2,4-DICLOROFENOXIACÉTICO**	17	
DICLOROMETANO		17	1593
1,1-DICLOROPROPANO		17	
1,2-DICLOROPROPANO		17	1279
Dicloropropano/dicloropropeno en mezcla	**DICLOROPROPENO/DICLOROPROPANO, EN MEZCLA**	17	
1,3-DICLOROPROPENO		17	2047
DICLOROPROPENO/DICLOROPROPANO, EN MEZCLA		17	
Dicloropropileno	**1,3-DICLOROPROPENO**	17	
DICLORURO DE ETILENO		17	1184
Dicloruro de metileno	**DICLOROMETANO**	17	
Dicloruro de etilideno	**1,1-DICLOROETANO**	17	
Dicloruro de propileno	**1,2-DICLOROPROPANO**	17	
DICROMATO SÓDICO EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)		17	
DIETANOLAMINA		17	
DIETILAMINA		17	1154
2-Dietilaminoetanol	**DIETILAMINOETANOL**	17	
DIETILAMINOETANOL		17	2686
2,6-DIETILANILINA		17	
DIETILBENCENO		17	2049
Dietilcarbitol	**ÉTER DIETÍLICO DEL DIETILENGLICOL**	17	
DIETILENGLICOL		18	
DIETILENTRIAMINA		17	2079
Dietilentriaminapentacetato de pentasodio	**SAL PENTASÓDICA DEL ÁCIDO DIETILENTRIAMINAPENTACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
N,N-Dietiletanamina	**TRIETILAMINA**	17	
Dietiletanolamina	**DIETILAMINOETANOL**	17	
N,N-Dietiletanolamina	**DIETILAMINOETANOL**	17	
N,N-Dietiletilamina	**TRIETILAMINA**	17	
DIFENILAMINA (FUNDIDA)		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
DIFENILAMINA, PRODUCTO DE REACCIÓN CON EL 2,2,4-TRIMETILPENTENO		17	
DIFENILAMINAS ALQUILATADAS		17	
DIFENILAMINAS DE DIALQUILO (C_8-C_9)		17	
DIFENILO		17	
DIFENILO/ETER DIFENÍLICO EN MEZCLA		17	
Difenilo/Óxido de difenilo en mezcla	**DIFENILO/ETER DIFENÍLICO EN MEZCLA**	17	
Diformil	**GLIOXAL EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**	17	
Diglicol	**DIETILENGLICOL**	17	
Diglicolamina	**2-(2-AMINOETOXI) ETANOL**	17	
Dihexilo	**DODECANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1,3-Dihidroisobenzofuran-1,3-diona	**ANHÍDRIDO FTÁLICO (FUNDIDO)**	17	
2,3-Dihidroxibutano	**BUTILENGLICOL**	17	
2,2-Dihidroxidietilamina	**DIETANOLAMINA**	17	
Di-(2-hidroxietil)amina	**DIETANOLAMINA**	17	
Dihidroxihexano	**HEXAMETILENGLICOL**	17	
1,2-Dihidroxipropano	**PROPILENGLICOL**	18	
Diisobuteno	**DIISOBUTILENO**	17	
DIISOBUTILAMINA		17	2361
Diisobutilcarbinol	**ALCOHOL NONÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
DIISOBUTILCETONA		17	
alfa-Diisobutileno	**DIISOBUTILENO**	17	
DIISOBUTILENO		17	2050
DIISOBUTIRATO DE 2,2,4-TRIMETIL-1,3-PENTANODIOL		17	
Diisobutirato de 2,2,4-trimetilpentano-1,3-diol	**DIISOBUTIRATO DE 2,2,4-TRIMETIL-1,3-PENTANODIOL**	17	
DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO		17	2489
1,6-Diisocianato de hexametileno	**DIISOCIANATO DE HEXAMETILENO**	17	
DIISOCIANATO DE HEXAMETILENO		17	2281
DIISOCIANATO DE ISOFORONA		17	2290
Diisocianato de 1-isopropil-3,3-dimetiltrimetileno	**DIISOBUTIRATO DE 2,2,4-TRIMETIL-1,3-PENTANEDIOL**	17	
Diisocianato de 4-metil-1,3-fenileno	**DIISOCIANATO DE TOLUENO**	17	
Diisocianato de 4-metil-m-fenileno	**DIISOCIANATO DE TOLUENO**	17	
Diisocianato de metilfenileno	**DIISOCIANATO DE TOLUENO**	17	
Diisocianato de m-tolileno	**DIISOCIANATO DE TOLUENO**	17	
Diisocianato de 2,4-tolileno	**DIISOCIANATO DE TOLUENO**	17	
DIISOCIANATO DE TOLUENO		17	2078
2,4-Diisocianato-1-metilbenceno	**DIISOCIANATO DE TOLUENO**	17	
2,4-Diisocianatotolueno	**DIISOCIANATO DE TOLUENO**	17	
DIISOPROPANOLAMINA		17	
Diisopropilacetona	**DIISOBUTILCETONA**	17	
DIISOPROPILAMINA		17	1158
DIISOPROPILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
DIISOPROPILNAFTALENO		17	3082
beta-Diisubutileno	**DIISOBUTILENO**	17	
Dímero de buteno	**OCTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Dimetil etil carbinol	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
N,N-DIMETILACETAMIDA		17	
***N,N*-DIMETILACETAMIDA EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**		17	
Dimetilacetileno carbinol	**2-METIL-2-HIDROXI-3-BUTINO**	17	
DIMETILAMINA EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)		17	1160
DIMETILAMINA EN SOLUCIÓN (DE MÁS DE UN 55% PERO NO MÁS DE UN 65%)		17	1160
DIMETILAMINA EN SOLUCIÓN (DE MÁS DE UN 45% PERO NO MÁS DE UN 55%)		17	1160
2-Dimetilaminoetanol	**DIMETILETANOLAMINA**	17	
Dimetilaminoetanol	**DIMETILETANOLAMINA**	17	
Dimetilbencenos	**XILENOS**	17	
1,3-Dimetilbutan-1-ol	**ALCOHOL METILAMÍLICO**	17	
1,3-Dimetilbutanol	**ALCOHOL METILAMÍLICO**	17	
Dimetilcarbinol	**ALCOHOL ISOPROPÍLICO**	18	
Dimetilcetal	**ACETONA**	17	
Dimetilcetona	**ACETONA**	17	
N,N-DIMETILCICLOHEXILAMINA		17	2264
N,N-Dimetildodecan-1-amina	***N,N*-DIMETILDODECILAMINA**	17	
N,N-Dimetildodecanamina	**ALQUILDIMETILAMINA (C_{12}+)**	17	
***N,N*-DIMETILDODECILAMINA**		17	
sim-Dimetilenglicol	**BUTILENGLICOL**	17	
1,1-Dimetiletanol	**ALCOHOL BUTÍLICO TERCIARIO**	17	
DIMETILETANOLAMINA		17	2051
2,3-Dimetilfenol	**XILENOL**	17	
2,4-Dimetilfenol	**XILENOL**	17	
2,5-Dimetilfenol	**XILENOL**	17	
2,6-Dimetilfenol	**XILENOL**	17	
3,4-Dimetilfenol	**XILENOL**	17	
3,5-Dimetilfenol	**XILENOL**	17	
Dimetilfenoles	**XILENOL**	17	
Dimetilformaldehído	**ACETONA**	18	
DIMETILFORMAMIDA	**GLUTARATO DE DIMETILO**	17	2265
2,6-Dimetil-4-heptanona	**DIISOBUTILCETONA**	17	
2,6-Dimetilheptan-4-ona	**DIISOBUTILCETONA**	17	
N,N-Dimetilhexanamina	**ALQUILDIMETILAMINA (C_{12+})**	17	
Dimetilhidroxibencenos	**XILENOL**	17	
1,1'-Dimetil-2,2'-iminodietanol	**DIISOPROPANOLAMINA**	17	
N,N-Dimetilmetanamina	**TRIMETILAMINA EN SOLUCIÓN (30% COMO MÁXIMO)**	17	
N,N-Dimetilmetilamina	**TRIMETILAMINA EN SOLUCIÓN (30% COMO MÁXIMO)**	17	
6,6-Dimetil-2-metilenibiciclo[3.1.1]heptano	***beta-PINENO***	17	
dimetil-*p*-toliloxi}poli[oxi-*p*-fenileneisopropiliden-*p*-fenilenoxi(2-hidroxitrimetileno)]			
DIMETILPOLISILOXANO		17	
2,2-Dimetilpropano	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2,2-DIMETILPROPANO-1,3-DIOL (FUNDIDO O EN SOLUCIÓN)			
1,1-Dimetilpropinol	**2-METIL-2-HIDROXI-3-BUTINO**	17	
N,N-Dimetiltetradecanamina	**ALQUILDIMETILAMINA (C_{12}+)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Dimetiltetradecilamina	**ALQUILDIMETILAMINA (C_{12}+)**	17	
3,9-Dimetiltriciclo[5.2.1.0;2,6]deca-3,8-dieno	**METILCICLOPENTADIENO DIMERO**	17	
Dimetiltrimetilenglicol	**2,2-DIMETILPROPANO-1,3-DIOL (FUNDIDO O EN SOLUCIÓN)**	17	
Dimetillaurilamina	**N,N-DIMETILDODECILAMINA**	17	
DINITROTOLUENO (FUNDIDO)		17	1600
3,6-Dioaxaoctano-1,8-diol	**TRIETILENGLICOL**	18	
2,4-D-diolamina	**SAL DIETANOLAMINA DEL ÁCIDO 2,4-DICLOROFENOXIACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
1,4-Dioxana	**1,4-DIOXANO**	17	
1,4-DIOXANO		17	1165
DIÓXIDO DE DECILOXITETRAHIDROTIOFENO		17	
Dióxido de 1,4-Dietileno	**1,4-DIOXANO**	17	
1,1-Dióxido de tetrahidrotiopeno	**SULFOLANO**	17	
DIÓXIDO DE TITANIO EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA		17	
1,3-Dioxolan-2-ona	**CARBONATO DE ETILENO**	18	
Dioxolanona	**CARBONATO DE PROPILENO**	18	
Dioxolona-2	**CARBONATO DE ETILENO**	18	
1,1-Dioxotiolan	**SULFOLANO**	17	
DIPENTENO		17	2052
DI-N-PROPILAMINA		17	2383
Dipropilamina	**DI-N-PROPILAMINA**	17	
Dipropilamina normal	**DI-N-PROPILAMINA**	17	
Dipropilcarbamotioato de s-etilo	**DIPROPILTIOCARBAMATO DE S-ETILO**	17	
Dipropilditiocarbamato de s-etilo	**DIPROPILTIOCARBAMATO DE S-ETILO**	17	
DIPROPILENGLICOL		17	
DIPROPILTIOCARBAMATO DE S-ETILO		17	
Disolvente de carbitol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8) ALQUILENGLICOL**	17	
Disolvente de seguridad	**ESPÍRITU BLANCO CON UN BAJO CONTENIDO AROMÁTICO (15-20%)**	17	
Disolvente de Stoddard	**ESPÍRITU BLANCO CON UN BAJO CONTENIDO AROMÁTICO (15-20%)**	17	
Disolventes limpiadores	**ESPÍRITUBLANCO, AROMÁTICO INFERIOR (15-20%)**	17	
DISOLVENTE NAFTA DE ALQUITRÁN DE HULLA		17	
Disolvente nafta de seguridad	**ESPÍRITU BLANCO CON UN BAJO CONTENIDO AROMÁTICO (15-20%)**	17	
DISPERSIÓN DEL COPOLÍMERO DE ACRILONITRILO-ESTIRENO EN POLIETERPOLIOL		17	
Disulfonato del éter de difenildodecilo en solución	**DISULFONATO DEL ÉTER DODECILDIFENÍLICO EN SOLUCIÓN**	17	
Disulfonato del éter de difenildodecilo en solución	**DISULFONATO DEL ÉTER DODECILDIFENÍLICO EN SOLUCIÓN**	17	
DISULFONATO DEL ÉTER DODECILDIFENÍLICO EN SOLUCIÓN		17	
Disulfonato de óxido de dodecildifenilo en solución	**DISULFONATO DEL ÉTER DODECILDIFENÍLICO EN SOLUCIÓN**	17	
Disulfuro de carbono		17	1131
DISULFURO DE DIMETILO		17	2381

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Disulfuro de metilo	**DISULFURO DE DIMETILO**	17	
1-Docosanol	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Docosan-1-ol	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
terc-DODECANETIOL		17	
DODECANO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
1-Dodecanol	**ALCOHOL DODECÍLICO**	17	
Dodecan-1-ol	**ALCOHOL DODECÍLICO**	17	
n-Dodecanol	**ALCOHOL DODECÍLICO**	17	
DODECENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
DODECILAMINA/TETRADECILAMINA EN MEZCLA		17	
DODECILBENCENO		17	
Dodecildimetilamina	**ALQUILDIMETILAMINA (C_{12}+)**	17	
Dodecileno	**DODECENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
DODECILFENOL		17	
terc-Dodecilmercaptano	**DODECANETIOL TERCIARIO**	17	
Dodecil-2-metil-2-propenoato	**METACRILATO DE DODECILO**	17	
Dodecil-2-metilprop-2-enoato	**METACRILATO DE DODECILO**	17	
2-Dodeciltio-1-metiletanol	**SULFURO DODECILHIDROXIPROPILO**	17	
1-Dodeciltiopropan-2-ol	**SULFURO DODECILHIDROXIPROPILO**	17	
DODECILXILENO		17	
EPICLORHIDRINA		17	2023
1,2- Epoxibutano	**ÓXIDO DE 1,2-BUTILENO**	17	
1,4- Epoxibutano	**TETRAHIDROFURANO**	17	
Epóxido de propileno	**ÓXIDO DE PROPILENO**	17	
1,2-Epoxipropano	**ÓXIDO DE PROPILENO**	17	
EPSILON-CAPROLACTAMA (FUNDIDA O EN SOLUCIONES ACUOSAS)		17	
EPTC	**DIPROPILTIOCARBAMATO DE S-ETILO**	17	
Esencia de mirbano	**NITROBENCENO**	17	
Esencia de mirbano	**NITROBENCENO**	17	
ESPÍRITU BLANCO CON UN BAJO CONTENIDO AROMÁTICO (15-20%)		17	1300
Espíritu colonial	**ALCOHOL METÍLICO**	17	
Espíritu de madera	**ALCOHOL METÍLICO**	17	
Espíritu de trementina	**TREMENTINA**	17	
Espíritu de vino	**ALCOHOL ETÍLICO**	18	
ESTEARINA DE NUEZ DE PALMA		17	
ESTEARINA DE PALMA		17	
Éster acético	**ACETATO DE ETILO**	17	
Éster acetoacético	**ACETOACETATO DE ETILO**	17	
Éster alcanofenílico (C_{10}-C_{21}) del ácido sulfónico	**ÉSTER DEL FENOL DEL ÁCIDO ALQUILSULFÓNICO**	17	
Éster amilacético	**ACETATO DE AMILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Ester butílico	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS**	17	
ESTER C_8-C_{10} DEL 2-ETIL-2-(HIDROXIMETIL)PROPANO-1,3-DIOL		17	
ÉSTER DE 2-ETILHEXILO, C_6-C_{18}, DE ÁCIDOS GRASOS, ESENCIALMENTE LINEAL		17	
Éster de 2,3-epoxipropilo de las mezclas de los ácidos trialquilacéticos	**ÉSTER GLICIDÍLICO DEL ÁCIDO TRIALQUILACÉTICO C_{10}**	17	
ÉSTER DE POLIOLEFINA (C_{28}-C_{250})		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
ESTER DEL FENOL DEL ÁCIDO ALQUILSULFÓNICO		17	
Éster diacético	**ACETOACETATO DE ETILO**	17	
Éster dietílico del ácido 1,2-bencenodicarboxílico	**FTALATO DE DIETILO**	17	
ESTER DITIOCARBAMATO (C_7-C_{35})		17	
Éster diundecílico del ácido 1,2-bencenodicarboxílico	**FTALATO DE DIUNDECILO**	17	
Éster diundecílico del ácido ftálico	**FTALATO DE DIUNDECILO**	17	
Éster dodecílico del ácido metacrílico	**METACRILATO DE DODECILO**	17	
Éster dodecílico del ácido 2-metilacrílico	**METACRILATO DE DODECILO**	17	
Éster 2,3-epoxipropílico del ácido neodecanoico	**ÉSTER GLICIDÍLICO DEL ÁCIDO TRIALQUILACÉTICO C_{10}**	17	
Éster etenílico del ácido acético	**ACETATO DE VINILO**	17	
Éster bis(2-etilhexílico) del ácido adípico	**ADIPATO DE DI-(2-ETILHEXILO)**	17	
Ester bis(2-etilhexílico) del ácido hexanodioico	**ADIPATO DE DI-(2-ETILHEXILO)**	17	
Ester fenílico del ácido alcanosulfónico (C_{10}-C_{18})	**ESTER DEL FENOL DEL ÁCIDO ALQUILSULFÓNICO**	17	
Éster glicidílico del ácido neodecanoico	**ÉSTER GLICIDÍLICO DEL ÁCIDO TRIALQUILACÉTICO C_{10}**	17	
ÉSTER GLICIDÍLICO DEL ÁCIDO TRIALQUILACÉTICO C_{10}		17	
Éster 2-hidroxietílico del ácido acrílico	**ACRILATO DE 2-HIDROXIETILO**	17	
Éster laurílico del ácido 2-metilacrílico	**METACRILATO DE DODECILO**	17	
Éster laurílico del ácido metacrílico	**METACRILATO DE DODECILO**	17	
Éster metílico del ácido acético	**ACETATO DE METILO**	17	
Ester metílico del ácido acetoacético	**ACETOACETATO DE METILO**	17	
ÉSTER METÍLICO DEL ÁCIDO GRASO DEL ACEITE DE COCO		17	
ÉSTER METÍLICO DEL ÁCIDO GRASO DEL ACEITE DE PALMA		17	
ESTER TRIOCTÍLICO DEL ÁCIDO BENCENOTRICARBOXÍLICO		17	
Éster vinílico del ácido acético	**ACETATO DE VINILO**	17	
Éster vinílico del ácido neodecanoico	**NEODECANOATO DE VINILO**	17	
ÉSTERES DE FOSFATO, ALQUIL (C12-C14) AMINA		17	
ÉSTERES METÍLICOS DEL ÁCIDO GRASO DE ACEITE DE SEMILLA DE COLZA		17	
ESTIRENO MONÓMERO		17	2055
Estirol	**ESTIRENO MONÓMERO**	17	
Etanamina en solución, 72% como máximo	**ETILAMINA EN SOLUCIÓN (72% COMO MÁXIMO)**	17	
Etanoato de butilo	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS**	17	
Etanoato de etilo	**ACETATO DE ETILO**	17	
Etanoato de exilo	**ACETATO DE HEXILO**	17	
Etanoato de metilo	**ACETATO DE METILO**	17	
Etanoato de vinilo	**ACETATO DE VINILO**	17	
Etanoato etenílico	**ACETATO DE VINILO**	17	
Etanocarbonitrilo	**PROPIONITRILO**	17	
Etanodial	**GLIOXAL EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**	17	
1,2-Etanodiol	**ETILENGLICOL**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Etanol	**ALCOHOL ETÍLICO**	18	
ETANOLAMINA		17	2491
Éter	**ÉTER DIETÍLICO**	17	
Éter acético	**ACETATO DE ETILO**	17	
Éter alquil(C7-C11)fenílico de poli(4-12)etilenglicol	**POLI(4+)ETOXILATO DE NONIFENOL**	17	
Éter anestésico	**ÉTER DIETÍLICO**	17	
Éter butílico del dietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**		
Éter butílico del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter butílico del trietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter etílico del trietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter metílico del dipropelenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter metílico del tripropilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter monobutílico del dietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter monobutílico del dietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter butílico del trietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter monoetílico del dietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter monofenílico del etilenglicol	**ÉTER FENÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter monometílico del dietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter metílico del dipropelenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter beta-monoetílico del propilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Éter butílico	**ÉTER BUTÍLICO NORMAL**	17	
Éter butílico	**ACETATO DE BUTILO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ÉTER BUTÍLICO NORMAL		17	1149
Éter cloroetílico	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
Éter de acetilo	**ANHÍDRIDO ACÉTICO**	17	
Éter de 2-cloro-1-metiletilo	**ÉTER 2,2'-DICLOROISOPROPÍLICO**		
Éter de dihidroxietilo	**DIETILENGLICOL**	18	
Éter de dioxietileno	**1,4-DIOXANO**	17	
Éter dibutílico	**ÉTER BUTÍLICO NORMAL**	17	
Éter dibutílico normal	**ÉTER BUTÍLICO NORMAL**	17	
Éter 2,2’-Diclorodietílico	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
Éter diclorodiisopropílico	**ÉTER 2,2'-DICLOROISOPROPÍLICO**	17	
Éter 2,2-Dicloroetílico	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
ÉTER DICLOROETÍLICO		17	1916
ÉTER 2,2'-DICLOROISOPROPÍLICO		17	2490
Éter dietilénico	**1,4-DIOXANO**	17	
Éter dietílico		17	1155

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
ÉTER DIETÍLICO DEL DIETILENGLICOL		17	
ÉTER DIFENÍLICO		17	
ÉTER DIFENÍLICO/ÉTER DIFENILFENÍLICO EN MEZCLA		17	
ÉTER DIGLICIDÍLICO DEL BISFENOL A		17	
ÉTER DIGLICIDÍLICO DEL BISFENOL F		17	
Éter diisopropólico	**ÉTER ISOPROPÍLICO**	17	
ÉTER DIMETÍLICO DEL POLIETILENGLICOL		17	
Éter etílico	**ÉTER DIETÍLICO**	17	
Éter etílico del dietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter etílico del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter metílico del dietilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Éter etílico del propilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Éter etilvinílico	**ÉTER VINILETÍLICO**	17	
ÉTER ETILVINÍLICO		17	1302
Éter fenílico	**ÉTER DIFENÍLICO**	17	
ÉTER FENÍLICO DEL ETILENGLICOL		17	
ÉTER FENÍLICO DEL ETILENGLICOL/ÉTER FENÍLICO DEL DIETILENGLICOL, EN MEZCLA		17	
ÉTER FENÍLICO DEL PROPILENGLICOL		17	
ÉTER ISOPROPÍLICO		17	1159
Éter isopropílico del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter metílico de 1,1-dimetiletilo	**METIL-TERC-BUTILÉTER**	17	
Éter metílico del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter metílico del propilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
ÉTER METIL TERC-BUTÍLICO		17	
Éter metil-terc-pentílico	**ÉTER METÍLICO DE TERC-AMILO**	17	
ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8) ALQUILENGLICOL		17	
ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL		17	
Éter monobutílico del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter monobutílico del glicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter monobutílico del propilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Éter monobutílico terciario del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter monoetílico del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter monoetílico del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter monometílico de etilenglicol	**3-METOXI-1-BUTANOL**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Éter monometílico del propilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Éter n-butílico del propilengicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Éter piroacético	**ACETONA**	18	
Éter propílico del propilenglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
Éter sim-dicloroetílico	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
Éter sulfúrico	**ÉTER DIETÍLICO**	17	
ÉTER TERC-AMILMETÍLICO		17	1993
Éter terc butílico del etilenglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Éter terc-butil etílico	**ÉTER ETIL TERC-BUTÍLICO**	17	
Éter terc-butil metílico	**ÉTER METIL TERC-BUTÍLICO**	17	
ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL		17	
2-ETIHEXILAMINA		17	2276
ÉTER ETIL TERC-BUTÍLICO		17	1993
Etil(ciclohexil)amina	***N*-ETILCICLOHEXILAMINA**	17	
Etilacetona	**METILPROPILCETONA**	17	
ETILAMINA		17	1036
ETILAMINA EN SOLUCIÓN (72% COMO MÁXIMO)		17	2270
Etilaminociclohexano	**N-ETILCICLOHEXILAMINA**	17	
ETILBENCENO		17	1175
Etilbenzol	**ETILBENCENO**	17	
Etilcarbinol	**ALCOHOL PROPÍLICO NORMAL**	17	
ETILCICLOHEXANO		17	
***N*-ETILCICLOHEXILAMINA**		17	
Etildimetilmetano	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ETILENCIANHIDRINA		17	
ETILENCLORHIDRINA		17	1135
ETILENDIAMINA		17	1604
2,2'-Etilendi-iminodi(etilamina)	**TRIETILENTETRAMINA**	17	
2,2'-Etilendioxidietanol	**TRIETILENGLICOL**	18	
ETILENGLICOL		17	
ETIL-3-ETOXIPROPIONATO		17	
Etilglicol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
2-Etilhexaldehído	**ALDEHÍDOS OCTÍLICOS**	17	
2-Etilhexanal	**ALDEHÍDOS OCTÍLICOS**	17	
2-Etilhexanol	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Etilhex-2-enal	**2-ETIL-3-PROPILACROLEINA**	17	
2-Etilhexenal	**2-ETIL-3-PROPILACROLEINA**	17	
5-Etilidenbiciclo(2,2,1)hept-2-eno	**ETILIDEN-NORBORNENO**	17	
ETILIDEN-NORBORNENO		17	
***N*-ETILMETILALILAMINA**		17	
N-Etil-2-metilamina	***N*-ETILMETILALILAMINA**	17	
2-Etil-6-metilanilina	**2-METIL-5-ETILPIRIDINA**	17	
2-Etil-6-metilbencenamina	**2-METIL-6-ETILANILINA**	17	
Etilmetilcetona	**METILAMILCETONA**	17	
5-Etil-2-metilpiridina	**2-METIL-5-ETILPIRIDINA**	17	
5-Etil-o-toluidina	**2-METIL-5-ETILPIRIDINA**	17	
6-Etil-o-toluidina	**2-METIL-6-ETILANILINA**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
5-Etil-2-picolina	**2-METIL-5-ETILPIRIDINA**	17	
3-Etilpropan-1-ol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
2-ETIL-3-PROPILACROLEINA		17	
ETILTOLUENO		17	
6-Etil-2-toluidina	**2-METIL-6-ETILANILINA**	17	
Etinildimetilcarbinol	**2-METIL-2-HIDROXI-3-BUTINO**	17	
2-Etoxietanol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
2-(2-Etoxietoxi)etanol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
2-Etoxi-2-metilpropano	**ETIL TERC-BUTIL ÉTER**	17	
1-Etoxipropan-2-ol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
FANGOS DE CARBÓN		18	
FANGOS DE HIDRÓXIDO CÁLCICO		17	
Fen	**BENCENO Y MEZCLAS QUE CONTIENEN UN 10% COMO MÍNIMO DE BENCENO (I)**	17	
Fenilamina	**ANILINA**	17	
N-Fenil anilina	**DIFENILAMINA (FUNDIDA)**	17	
N-Fenilbenzeamina	**DIFENILAMINA (FUNDIDA)**	17	
1-Fenilbutano	**BUTILBENCENO (TODOS LOS ISOMEROS)**	17	
2-Fenilbutano	**BUTILBENCENO (TODOS LOS ISOMEROS)**	17	
Fenilcarbinol	**ALCOHOL BENCÍLICO**	17	
Fenil cellosolve	**ÉTER FENÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
1-Fenildecano	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
1-Fenildodecano	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
Feniletano	**ETILBENCENO**	17	
Fenil etileno	**ESTIRENO MONÓMERO**	17	
1-Feniletilxileno	**1-FENIL-1-XILILETANO**	17	
Fenilmetano	**TOLUENO**	17	
Fenilmetanol	**ALCOHOL BENCÍLICO**	17	
1-Fenilpropano	**PROPILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Fenilpropano	**PROPILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Fenilpropeno	**ALFA-METILESTIRENO**	17	
1-Feniltetradecano	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
1-Feniltridecano	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
1-Fenilundecano	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
1-Fenil-1-(2,5-xilil)etano	**1-FENIL-1-XILILETANO**	17	
1-Fenil-1-(3,4-xilil)etano	**1-FENIL-1-XILILETANO**	17	
1-FENIL-1-XILILETANO		17	
Fenilxililetano	**1-FENIL-1-XILILETANO**	17	
FENOL		17	2312
FENOLES ALQUILATADOS (C_4-C_9) IMPEDIDOS		17	
2-Fenoxietanol	**ÉTER FENÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
FLUIDO ETÍLICO	**COMPUESTOS ANTIDETONANTES PARA CARBURANTES DE MOTORES (QUE CONTIENEN ALQUILOS DE PLOMO)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
FORMALDEHÍDO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)		17	1198, 22
Formalina	**FORMALDEHÍDO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
FORMAMIDA		17	
Formildimetilamida	**DIMETILFORMAMIDA**	17	
Formiato de 2-metilpropilo	**FORMIATO DE ISOBUTILO**	17	
FORMIATO DE ISOBUTILO		17	2393
FORMIATO DE METILO		17	1243
FORMIATO DE POTASIO EN SOLUCIÓN		18	
Formiato de tetrilo	**FORMIATO DE ISOBUTILO**	17	
L-alfa-Fosfatidilcolina	**LECITINA**	17	
Fosfato (3:1) de dimetilfenilo	**FOSFATO DE TRIXILILO**	17	
FOSFATO DE ALQUILARILO, EN MEZCLA (CON MÁS DEL 40% DE TOLILFOSFATO DE DIFENILO Y MENOS DEL 0,02% DE ISÓMEROS ORTO)		17	
FOSFATO DE AMONIO HIDROGENADO, EN SOLUCIÓN		17	
Fosfato de di(trimetilfenilo)	**FOSFATO DE TRIXILILO**	17	
Fostafo de dioctilhidrógeno	**ÁCIDO DI-(2-ETILHEXIL)FOSFÓRICO**	17	
Fosfato de etilo	**FOSFATO DE TRIETILO**	17	
FOSFATO DE TRIBUTILO		17	
FOSFATO DE TRICRESILO (CON MENOS DE UN 1% DE ISÓMERO ORTO-)		17	
FOSFATO DE TRICRESILO (CON UN 1% COMO MÍNIMO DE ISÓMERO *ORTO*-)		17	2574
FOSFATO DE TRIETILO		17	
Fosfato de tris(dimetilfenilo)	**FOSFATO DE TRIXILILO**	17	
Fosfato de tritolilo (con menos de un 1% de isómero *orto*-)	**FOSFATO DE TRICRESILO (CON MENOS DE UN 1% DE ISÓMERO *ORTO*-)**	17	
Fosfato de tritolilo (con un 1% como mínimo de isómero *orto*-)	**FOSFATO DE TRICRESILO (CON UN 1% COMO MÍNIMO DE ISÓMERO *ORTO*-)**	17	
Fosfato de trixilenilo	**FOSFATO DE TRIXILILO**	17	
FOSFATO DE TRIXILILO		17	
FOSFATOS DE FENILTRIISOPROPILATO		17	
N-(Fosfonometil)glicina	**GLIFOSATO EN SOLUCIÓN (NO CONTIENE AGENTE SUPERFICIACTIVO)**	17	
FÓSFORO AMARILLO O BLANCO		17	1381, 24
FOSFOSULFURO DE POLIOLEFINA, DERIVADO DE BARIO (C_{28}-C_{250})		17	
Fosfotano de dibutilo	**FOSFONATO DE DIBUTIL HIDROGENADO**	17	
Ftalandiona	**ANHÍDRIDO FTÁLICO (FUNDIDO)**	17	
FTALATOS (C_7-C_{13}) DE DIALQUILO		17	
FTALATO DE BUTILBENCILO			
Ftalato de butilo	**FTALATO DE DIBUTILO**	17	
FTALATO DE DIBUTILO		17	
orto-Ftalato de dibutilo	**FTALATO DE DIBUTILO**	17	
Ftalato de didodecilo	**FTALATO DE DIALQUILO (C_7-C_{13})**	17	
FTALATO DE DIETILENGLICOL		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Ftalato de diglicol	**FTALATO DE DIETILENGLICOL**	17	
FTALATO DE DIHEPTILO		17	
FTALATO DE DIHEXILO		17	
FTALATO DE DIISOBUTILO		17	
Ftalato de diisodecilo	**FTALATO DE DIALQUILO (C_7-C_{13})**	17	
Ftalato de diisononilo	**FTALATO DE DIALQUILO (C_7-C_{13})**	17	
FTALATO DE DIISOOCTILO		17	
FTALATO DE DIMETILO		17	
FTALATO DE DINONILO		17	
Ftalato de dinonilo	**FTALATO DE DIALQUILO (C_7-C_{13})**	17	
FTALATO DE DIOCTILO		17	
FTALATO DE DITRIDECILO		17	
FTALATO DE DIUNDECILO		17	
Ftalato de dodecilo	**FTALATO DE DIALQUILO (C_7-C_{13})**	17	
Ftalato de etilo	**FTALATO DE DIETILO**	17	
Ftalato de octildecilo	**FTALATOS (C_7-C_{13}) DE DIALQUILO**	17	
Ftalato de octilo	**FTALATOS (C_7-C_{13}) DE DIALQUILO**	17	
FTATALO DE DIETILO		17	
Fural	**FURFURAL**	17	
2-Furaldehído	**FURFURAL**		
2,5-Furandiona	**ANHÍDRIDO MALÉICO**	17	
Furan-2,5-diona	**ANHÍDRIDO MALÉICO**	17	
FURFURAL		17	1199
2-Furfuraldehído	**FURFURAL**	17	
Furilcarbinol	**ALCOHOL FURFURÍLICO**	17	
Gasolina de pirólisis (nafta craqueada con vapor)	**BENCENO Y MEZCLAS QUE CONTIENEN UN 10% COMO MÍNIMO DE BENCENO (I)**	17	
GASOLINA DE PIRÓLISIS (QUE CONTIENE BENCENO)		17	
Gelatina de parafina	**PETROLATO**	17	
Gelatina de petróleo	**PETROLATO**	17	
Gelatina mineral	**PETROLATO**	17	
GLICERINA		18	
Gliceritol	**GLICERINA**	18	
Glicerol	**GLICERINA**	18	
Glicina de soda en solución	**SAL SÓDICA DE LA GLICINA EN SOLUCIÓN**		
Glicinato sódico en solución	**SAL SÓDICA DE LA GLICINA EN SOLUCIÓN**	17	
Glicol	**ETILENGLICOL**	17	
Glifosato	**GLIFOSATO EN SOLUCIÓN (NO CONTIENE AGENTE SUPERFICIACTIVO)**	17	
GLIFOSATO EN SOLUCIÓN (NO CONTIENE AGENTE SUPERFICIACTIVO)		17	
Glifosato-mono(isopropilamonio)	**GLIFOSATO EN SOLUCIÓN (NO CONTIENE AGENTE SUPERFICIACTIVO)**	17	
GLIOXAL EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)		17	
Glioxaldehído	**GLIOXAL EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**	17	
D-Glucitol	**SORBITOL EN SOLUCIÓN**	18	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Glucitol en solución	**SORBITOL EN SOLUCIÓN**	18	
GLUCOSA EN SOLUCIÓN		18	
GLUTARALDEHÍDO EN SOLUCIÓN (50%COMO MÁXIMO)		17	
GLUTARATO DE DIMETILO		17	
GRASA SULFURADA (C_{14}-C_{20})		17	
Hemimeliteno	**TRIMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1-Hendecanol	**ALCOHOL UNDECÍLICO**	17	
Heptametileno	**CICLOHEPTANO**	17	
HEPTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	1206
HEPTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS) (D)		17	
2-Heptanona	**METILAMILCETONA**	17	
Heptan-2-ona	**METILAMILCETONA**	17	
HEPTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Heptilcarbinol	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Heptileno, mezclas de isómeros	**HEPTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1-Hexadeceno	**OLEFINAS (C_{13+}, TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Hexadecilnaftaleno/dihexadecilnaftaleno en mezcla	**1-HEXADECILNAFTALENO/1,4-BIS-(HEXADECIL)NAFTALENO EN MEZCLA**	17	
1-HEXADECILNAFTALENO/1,4-BIS-(HEXADECIL)NAFTALENO EN MEZCLA		17	
Hexaetilenglicol	**POLIETILENGLICOL**	17	
Hexahidro-1H-acepina	**HEXAMETILENIMINA**	17	
Hexahidro-1-H-acepina	**HEXAMETILENIMINA**	17	
Hexahidroanilina	**CICLOHEXILAMINA**	17	
Hexahidrobenceno	**CICLOHEXANO**	17	
Hexahidrofenol	**CICLOHEXANOL**	17	
Hexahidrotolueno	**METILCICLOHEXANO**	17	
HEXAMETILENDIAMINA (FUNDIDA)		17	
1,6-Hexametilendiamina en solución	**HEXAMETILENDIAMINA EN SOLUCIÓN**	17	
HEXAMETILENDIAMINA EN SOLUCIÓN		17	1783
HEXAMETILENGLICOL		17	
HEXAMETILENIMINA		17	2493
Hexametileno	**CICLOHEXANO**	17	
HEXAMETILENTETRAMINA EN SOLUCIÓN		18	
Hexamina	**HEXAMETILENTETRAMINA EN SOLUCIÓN**	18	
Hexanafteno	**CICLOHEXANO**	17	
n-Hexano	**HEXANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
HEXANO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	1208
1,6-Hexanodiamina	**HEXAMETILENDIAMINA (FUNDIDA)**	17	
1,6-Hexanodiamina en solución	**HEXAMETILENDIAMINA EN SOLUCIÓN**	17	
Hexano-1,6-diamina en solución	**HEXAMETILENDIAMINA EN SOLUCIÓN**	17	
Hexanodiato (1:1) de 1,6-hexanodiamina	**ADIPATO DE HEXAMETILENDIAMINA (50% EN AGUA)**	17	
1,6-Hexanodiol	**HEXAMETILENGLICOL**	17	
Hexano-1,6-diol	**HEXAMETILENGLICOL**	17	
1,6-HEXANODIOL, CABEZA DE DESTILACIÓN		17	1987
Hexan-1-ol	**HEXANOL**	17	
HEXANOL		17	2282

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Hexan-6-olida	**EPSILON-CAPROLACTAMA (FUNDIDA O EN SOLUCIONES ACUOSAS)**	17	
2-Hexanona	**METILBUTILCETONA**	17	
Hexan-2-ona	**METILBUTILCETONA**	17	
2-Hexeno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Hex-1-eno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	2370
Hexeno-1	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Hexildimetilamina	**ALQUILDIMETILAMINA (C_{12+})**	17	
HEXILENGLICOL		18	
Hexileno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Hexona	**METILISOBUTILCETONA**	17	
Hidrato de amileno	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	
Hidrato de amilo	**ALCOHOL AMÍLICO NORMAL**	17	
Hidrato de magnesia	**HIDRÓXIDO DE MAGNESIO EN SOLUCIÓN ACUOSA ESPESA**	18	
Hidrato sódico	**HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
2-Hidrobenzoato de metilo	**SALICILATO DE METILO**	17	
o-Hidrobenzoato de metilo	**SALICILATO DE METILO**	17	
Hidrocarbonos aromáticos policíclicos (2+) fundidos	**AROMÁTICOS POLI(2+)CÍCLICOS**	17	
HIDROCARBURO ALIFÁTICO OXIGENADO EN MEZCLA		17	
Hidrocarburos alifáticos oxigenados, alcoholes alifáticos primarios y éteres alifáticos en mezcla : peso molecular > 200	**HIDROCARBURO ALIFÁTICO OXIGENADO EN MEZCLA**		
Hidrofurano	**TETRAHIDROFURANO**	17	
Hidrogenofosfito d Di[alquil/alquenil C_{10}-C_{20})]	**ALQUILFOSFITO (C_{10}-C_{20}, SATURADO Y NO SATURADO)**	17	
HIDROGENOFOSFATO DE DIBUTILO		17	
Hidrogenofosfito de dibutilo	**FOSFONATO DE DIBUTIL HIDROGENADO**	17	
HIDROGENOFOSFITO DE DIMETILO		17	
alfa-Hidro-omega-hidroxipoli[oxi(metil-1-etanodioilo)]	**PROPILENGLICOL**	17	
HIDROSULFITO SÓDICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)		17	2693
HIDROSULFURO SÓDICO (6% COMO MÁXIMO)/ CARBONATO SÓDICO (3% COMO MÁXIMO), EN SOLUCIÓN		17	
HIDROSULFURO SÓDICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)		17	2949
HIDROSULFURO SÓDICO/SULFURO AMÓNICO, EN SOLUCIÓN		17	
Hidroxibenceno	**FENOL**	17	
4-Hidroxi-2-ceto-4-metilpentano	**DIACETÓN-ALCOHOL**	17	
Hidroxidimetilbencenos	**XILENOL**	17	
Hidróxido amónico, 28% como máximo	**AMONÍACO ACUOSO (28% COMO MÁXIMO)**	17	
Hidróxido de fenilo	**FENOL**	17	
HIDRÓXIDO DE MAGNESIO EN SOLUCIÓN ACUOSA ESPESA		18	
Hidróxido de silicato alumínico	**CAOLÍN EN SUSPENSIÓN ACUOSA ESPESA**	18	
HIDRÓXIDO POTÁSICO EN SOLUCIÓN		17	1814

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN		17	1824
2-Hidroxietilamina	**ETANOLAMINA**	17	
N-beta-Hidroxietiletilendiamina	**AMINOETILETANOLAMINA**	17	
N-(Hidroxietil)etilendiamina-N-N',N-triacetato trisódico	**SAL TRISÓDICA DEL ÁCIDO N-(HIDROXIETIL)ETILENDIAMINOTRIACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
beta-Hidroxietil fenil éter	**ÉTER FENÍLICO DEL ETILENGLICOL**	17	
alfa-Hidroxiisobutironitrilo	**CIANHIDRINA DE LA ACETONA**	17	
4-Hidroxi-4-metilpentan-2-ona	**DIACETÓN-ALCOHOL**	17	
4-Hidroxi-4-metilpentanona-2	**DIACETÓN-ALCOHOL**	17	
2-(Hidroximetil)propano	**ALCOHOL ISOBUTÍLICO**	17	
2-Hidroxi-2-metilpropionitrilo	**CIANHIDRINA DE LA ACETONA**	17	
2-Hidroxinitrobenceno (fundido)	***ORTO*-NITROFENOL (FUNDIDO)**	17	
2-Hidroxipropilamina	**ISOPROPANOLAMINA**	17	
3-Hidroxipropilamina	**N-PROPANOLAMINA**	17	
2-Hidroxipropionitrilo	**LACTONITRILO EN SOLUCIÓN (80% COMO MÁXIMO)**	17	
3-Hidroxipropionitrilo	**LACTONITRILO EN SOLUCIÓN (80% COMO MÁXIMO)**	17	
3-Hidroxipropionitrilo	**ETILENCIANHIDRINA**	17	
alfa-Hidroxipropionitrilo	**LACTONITRILO EN SOLUCIÓN (80% COMO MÁXIMO)**	17	
beta-Hidroxipropionitrilo	**ETILENCIANHIDRINA**	17	
2-[2-(2-Hidroxipropoxi)propoxi]propan-1-ol	**TRIPROPILENGLICOL**	17	
alfa-Hidroxitolueno	**ALCOHOL BENCÍLICO**	17	
3-Hidroxi-2,2,4-trimetilpentilisobutirato	**1-ISOBUTIRATO DE 2,2,4-TRIMETIL-1,3 PENTANODIOL**	17	
Hidruro de amilo	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Hidruro de fenilo	**BENCENO Y MEZCLAS QUE CONTIENEN UN 10% COMO MÍNIMO DE BENCENO**	17	
Hidruro de nonilo	**NONENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
HIPOCLORITO CÁLCICO EN SOLUCIÓN (15% COMO MÁXIMO)		17	
HIPOCLORITO CÁLCICO EN SOLUCIÓN (MÁS DEL 15%)		17	
HIPOCLORITO SÓDICO EN SOLUCIÓN (15% COMO MÁXIMO)		17	1791
Homopiperidina	**HEXAMETILENIMINA**	17	
2,2'-[Iminobis(etilenimino)]dietilamina	**TETRAETILENPENTAMINA**	17	
2,2'-Iminodietanol	**DIETANOLAMINA**	17	
2,2'-Iminodi(etilamina)	**DIETILENTRIAMINA**	17	
1,1'-Iminodipropan-2-ol	**DIISOPROPANOLAMINA**	17	
ISO- Y CICLO- ALCANOS (C_{10}-C_{11})		17	
ISO- Y CICLO ALCANOS (C_{12+})		17	
Isoacetofenona	**ISOFORONA**	17	
Isobutaldehído	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isobutanal	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isobutanol	**ALCOHOL ISOBUTÍLICO**	17	
Isobutanolamina	**2-AMINO-2-METIL-1-PROPANOL**	17	
Isobutilamina	**BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isobutilcarbinol	**ALCOHOL ISOAMÍLICO**	17	
Isobutilcetona	**DIISOBUTILCETONA**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Isobutilcetona	**DIISOBUTILCETONA**	17	
Isobutilmetilcarbinol	**ALCOHOL METILAMÍLICO**	17	
Isobutilmetilcetona	**METILISOBUTILCETONA**	17	
Isobutilmetilmetanol	**ALCOHOL METILAMÍLICO**	17	
Isobutiraldehído	**BUTIRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
alfa-Isocianatobenzil-omega-isocianatofenil = (continuado)	**ISOCIANATO DE POLIMETILENPOLIFENILO**	17	
Isocianato de 3-isocianatometil-3,5,5-trimetilciclohexilo	**DIISOCIANATO DE ISOFORONA**	17	
ISOCIANATO DE POLIMETILENPOLIFENILO		17	2206(i)2
1-Isocianato-3-isocianatometil-trimetilciclohexano	**DIISOCIANATO DE ISOFORONA**	17	
Isodecanol	**ALCOHOL DECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isododecano	**DECANO (TODOS LOS ISÓMEROS**	17	
Isodureno	**TETRAMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ISOFORONA			
ISOFORONDIAMINA		17	2289
Isononanol	**ALCOHOL NONÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isooctano	**OCTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isooctanol	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isopentano	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isopentanol	**ALCOHOL AMÍLICO, PRIMARIO**	17	
Isopentanol	**ALCOHOL ISOAMÍLICO**	17	
Isopenteno	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
ISOPRENO		17	1218
Isopropanol	**ALCOHOL ISOPROPÍLICO**	18	
ISOPROPANOLAMINA		17	
Isopropenlbenceno	***ALFA*-METILESTIRENO**	17	
Isopropil carbinol	**ALCOHOL ISOBUTÍLICO**	17	
Isopropilacetona	**METILISOBUTILCETONA**	17	
ISOPROPILAMINA		17	1221
ISOPROPILAMINA (70% COMO MÁXIMO) EN SOLUCIÓN		17	
Isopropilcarbinol	**ALCOHOL ISOBUTÍLICO**	17	
ISOPROPILCICLOHEXANO		17	
Isopropilideno acetona	**ÓXIDO DE MESITILO**	17	
4-Isopropiltolueno	***PARA*-CIMENO**	17	
Isopropiltolueno	***PARA*-CIMENO**	17	
4-Isopropiltoluol	***PARA*-CIMENO**	17	
2-Isopropoxietanol	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
2-Isopropoxipropano	**ÉTER ISOPROPÍLICO**	17	
Isovaleral	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Isovalerona	**DIISOBUTILCETONA**	17	
Lactona del ácido 3-hidroxipropiónico	***BETA*-PROPIOLACTONA**	17	
Lactona del ácido 4 Hidroxibutanoico	**GAMA-BUTIROLACTONA**	17	
Lactona del ácido 4 hidroxibutírico	**GAMA-BUTIROLACTONA**	17	
Lactona del ácido *gama*-hidroxibutírico	**GAMA-BUTIROLACTONA**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
LACTONITRILO EN SOLUCIÓN (80% COMO MÁXIMO)		17	
LÁTEX, AMONÍACO (1% COMO MÁXIMO) INHIBIDO		17	
LÁTEX: COPOLÍMERO CARBOXILATADO DE ESTIRENO-BUTADIENO; CAUCHO DE ESTIRENO-BUTADIENO		17	
Laurilmercaptano	***TERC*-DODECANOTIOL**	17	
Leche de magnesia	**HIDRÓXIDO DE MAGNESIO EN SOLUCIÓN ACUOSA ESPESA**	18	
LECITINA		18	
Lejía	**HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
Lejía de potasa	**HIDRÓXIDO POTÁSICO EN SOLUCIÓN**	17	
Lejía de soda	**HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
Lejía de sosa	**HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
Lejía en solución	**HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
LIGNOSULFONATO AMÓNICO EN SOLUCIÓN		17	
LIGNOSULFONATO CÁLCICO EN SOLUCIÓN		17	
Lignosulfonato sódico	**SAL SÓDICA DEL ÁCIDO LIGNOSULFÓNICO EN SOLUCIÓN**	17	
Limoneno	**DIPENTENO**	17	
Líquido de Holanda	**DICLORURO DE ETILENO**	17	
Líquido de úrea y amoníaco	**UREA/NITRATO AMÓNICO, EN SOLUCIÓN (CON AGUA AMONIACAL)**	17	
L-LISINA EN SOLUCIÓN (60% COMO MÁXIMO)		17	
MANTECA		17	
Meglumina	***N*-METILGLUCAMINA EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)**	18	
Melado	**MELAZAS**	18	
MELAZAS		18	
Melazas de caña	**MELAZAS**	18	
Melazas de maíz para forraje	**MELAZAS**	18	
Melazas residuales	**MELAZA**	17	
dl-p-Menta-1,8-dieno	**DIPENTENO**	17	
Mercaptano sódico	**HIDROSULFURO SÓDICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
Mercaptide sódico	**HIDROSULFURO SÓDICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
Mercaptopropionaldehído de metilo	**3-(METILTIO)PROPIONALDEHÍDO**	17	
Mesitileno	**TRIMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
METACRILATO DE BUTILO		17	
METACRILATO DE BUTILO/DECILO/ CETILO/EICOSILO, EN MEZCLA		17	
Metacrilato de butilo/decilo/hexadecilo/ icosilo, en mezcla	**METACRILATO DE BUTILO/DECILO/ CETILO/EICOSILO, EN MEZCLA**	17	
METACRILATO DE CETILO/ EICOSILO, EN MEZCLA		17	
METACRILATO DE DODECILO		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
METACRILATO DE DODECILO/ OCTADECILO, EN MEZCLA		17	
METACRILATO DE DODECILO/ PENTADECILO, EN MEZCLA		17	
METACRILATO DE ETILO		17	2277
Metacrilato de hexadecilo e icosilo en mezcla	**METACRILATO DE CETILO/EICOSILO, EN MEZCLA**	17	
METACRILATO DE ISOBUTILO		17	
Metacrilato de laurilo	**METACRILATO DE DODECILO**	17	
alfa-Metacrilato de metilo	**METACRILATO DE METILO**	17	
METACRILATO DE METILO		17	1247
METACRILATO DE NONILO MONOMERO		17	
METACRILATO DE POLIALQUILO (C_{10}-C_{20})		17	
Metacrilatos de hexadecilo, octadecilo e icoxilo, en mezclas	**METACRILATO DE CETILO/EICOSILO, EN MEZCLA**	17	
METACRILONITRILO		17	3079
Metaformaldehído	**1,3,5-TRIOXANO**	17	
METAM-SODIO	**METAM-SODIO EN SOLUCIÓN**	17	
METAM-SODIO EN SOLUCIÓN		17	
Metanal	**FORMALDEHÍDO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
Metanamida	**FORMAMIDA**	17	
Metanamina	**METILAMINA EN SOLUCIÓN (42% COMO MÁXIMO)**	17	
Metanoato de metilo	**FORMIATO DE METILO**	17	
Metanol	**ALCOHOL METÍLICO**	17	
Metenamina	**HEXAMETILENTETRAMINA EN SOLUCIÓN**	18	
Metilacetaldehído	**PROPIONALDEHÍDO**	17	
beta-Metilacroleina	**CROTONALDEHÍDO**	17	
Metil n-amilcetona	**METILAMILCETONA**	17	
2-METIL-1,3 PROPANODIOL		17	
METILAMILCETONA		17	1110
METILAMINA EN SOLUCIÓN (42% COMO MÁXIMO		17	1235
1-Metil-2-aminobenceno	***orto*-TOLUIDINA**	17	
2-Metil-1-aminobenceno	***orto*-TOLUIDINA**	17	
2-Metilanilina	***orto*-TOLUIDINA**	17	
3-Metilanilina	***orto*-TOLUIDINA**	17	
o-Metilanilina	***orto*-TOLUIDINA**	17	
2-Metilbencenamina	***orto*-TOLUIDINA**	17	
3-Metilbencenamina	***orto*-TOLUIDINA**	17	
o-Metilbencenamina	***orto*-TOLUIDINA**	17	
Metilbenceno	**TOLUENO**	17	
Metilbencenodiamina	**TOLUENDIAMINA**	17	
Metilbenzol	**TOLUENO**	17	
2-Metil-1,3-butadieno	**ISOPRENO**	17	
3-Metil-1,3-butadieno	**ISOPRENO**	17	
2-Metilbutanal	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
3-Metilbutanal	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1-Metilbutano	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
2-Metilbutano	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Metil-2-butanol	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	
2-Metil-4-butanol	**ALCOHOL ISOAMÍLICO**	17	
2-Metil-4-butanol		17	
2-Metilbutan-2-ol	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	
3-Metil-1-butanol	**ALCOHOL AMÍLICO PRIMARIO**	17	
3-Metilbutan-1-ol	**ALCOHOL AMÍLICO PRIMARIO**	17	
3-Metilbutan-1-ol	**ALCOHOL ISOAMÍLICO**	17	
3-Metilbutan-3-ol	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	
3-Metilbut-1-eno	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
METILBUTENOL		17	
Metilbutenos	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
METILBUTILCETONA		17	1224
2-Metil-3-butin-2-ol	**2-METIL-2-HIDROXI-3-BUTINO**	17	
2-Metil-3-butin-2-ol	**METILBUTINOL**	17	
2-Metilbut-3-in-2-ol	**2-METIL-2-HIDROXI-3-BUTINO**	17	
2-Metilbut-3-in-2-ol	**METILBUTINOL**	17	
METILBUTINOL		17	
2-Metilbutiraldehído	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Metilbutiraldehído	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Metilcarbamoditioato sódico	**METAM-SODIO EN SOLUCIÓN**	17	
2-beta-Metil carbitol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Metil cellosolve	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
Metil cellosolve	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
METILCICLOHEXANO		17	2296
Metil-1,3-ciclopentadieno dímero	**METILCICLOPENTADIENO DÍMERO**	17	
METILCICLOPENTADIENO DÍMERO		17	
Metilcloroformo	**1,1,1-TRICLOROETANO**	17	
METILDIETANOLAMINA		17	
4-Metil-1,3-dioxolan-2-ona	**CARBONATO DE PROPILENO**	18	
N-Metilditiocarbamato sódico	**METAM-SODIO EN SOLUCIÓN**	17	
Metilditiocarbamato sódico en solución	**METAM-SODIO EN SOLUCIÓN**	17	
Metilen bis (4	cianatobenzeno)	Metilen bis (4	cianatobenzeno)
Metilen bis (4-cianatobenzeno)	**DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO**	17	
4,4'-Metilen bis (fenilenisocianato)	**DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO**	17	
Metilen bis (fenilenisocianato)	**DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO**	17	
Metilen bis (fenilisocianato)	**DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO**	17	
Metilen bis (p-fenilenisocianato)	**DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO**	17	
S.S'-Metilenbis[N-dialquil(C_4-C_8)ditiocarbamato	**ALQUIL (C_{19}-C_{35}) DITIOCARBAMATO**	17	
Metilendifenil-4,4' diisocianato	**DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO**	17	
Metilendifenil-4,4' isocianato	**DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO**	17	
Metilendi-p-fenilen diisocianato	**DIISOCIANATO DE DIFENILMETANO**	17	
***ALFA*-METILESTIRENO**		17	2303
Metilestireno	**VINILTOLUENO**	17	
1-Metiletilamina	**ISOPROPILAMINA**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
2-METIL-6-ETILANILINA		17	
1,4-Metiletilbenceno	**ETILTOLUENO**	17	
Metiletilcarbinol	**ALCOHOL BUTÍLICO SECUNDARIO**	18	
METILETILCETONA		17	
Metil etilenglicol	**PROPILENGLICOL**	18	
Metiletilenglicol	**PROPILENGLICOL**	18	
2-METIL-5-ETILPIRIDINA		17	2300
N-(1-Metiletil)propan-2-amina	**DIISOPROPILAMINA**	17	
5-Metilexan-2-ona	**METILAMILCETONA**	17	
2-Metil-m-fenilenodiamina	**TOLUENDIAMINA**	17	
4-Metil-m-fenilenodiamina	**TOLUENDIAMINA**	17	
Metilfenilenodiamina	**TOLUENDIAMINA**	17	
2-Metil-2-fenilpropano	**BUTILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Metilglicol	**PROPILENGLICOL**	18	
N-Metil-D-glucamina	***N*-METILGLUCAMINA EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)**	18	
***N*-METILGLUCAMINA EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)**		18	
Metilhexilcarbinol	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-METIL-2-HIDROXI-3-BUTINO		17	
2-Metil-2-hidroxi-3-butino	**METILBUTINOL**	17	
2,2'-(Metilimino)dietanol	**METILDIETANOLAMINA**	17	
N-Metil-2,2'-iminodietanol	**METILDIETANOLAMINA**	17	
Metilisoamilcetona	**METILAMILCETONA**	17	
Metilisobutenilcetona	**ÓXIDO DE MESITILO**	17	
Metilisobutilcarbinol	**ALCOHOL METILAMÍLICO**	17	
METILISOBUTILCETONA		17	
7-Metil-3-metilen-1,6-octadieno	**MIRCENO**	17	
3-METIL-3-METOXIBUTANOL		17	
alfa-Metilnaftaleno	**METILNAFTALENO (FUNDIDO)**	17	
beta-Metilnaftaleno	**METILNAFTALENO (FUNDIDO)**	17	
METILNAFTALENO (FUNDIDO)		17	
(o- y p-) Metilnitrobenceno	**O- O P- NITROTOLUENOS**	17	
8-Metilnonan-1-ol	**ALCOHOL DODECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Metilolpropano	**ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL**	18	
alfa-Metil-omega-metoxipoli(etileno)	**ÉTER DIMETÍLICO DEL POLIETILENGLICOL**	17	
alfa-Metil-omega-metoxipoli(oxi-1,2-etanodioilo)	**ÉTER DIMETÍLICO DEL POLIETILENGLICOL**	17	
alfa-Metil-omega-metoxipoli(oxietileno)	**ÉTER DIMETÍLICO DEL POLIETILENGLICOL**	17	
Metiloxirano	**ÓXIDO DE PROPILENO**	17	
Metilpentan-2-ol	**ALCOHOL METILAMÍLICO**	17	
2-Metil-2,4-pentanodiol	**HEXILENGLICOL**	18	
2-Metilpentano-2,4-diol	**HEXILENGLICOL**	18	
4-Metilpentan-2-ol	**ALCOHOL METILAMÍLICO**	17	
4-Metilpentanol-2	**ALCOHOL METILAMÍLICO**	17	
4-Metil-2-pentanona	**METILISOBUTILCETONA**	17	
4-Metilpentan-2-ona	**METILISOBUTILCETONA**	17	
2-Metil-1-penteno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Metilpent-1-eno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Metilpenteno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
4-Metil-1-penteno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
4-Metil-3-penten-2-ona	**ÓXIDO DE MESITILO**	17	
4-Metilpent-3-en-2-ona	**ÓXIDO DE MESITILO**	17	
Metilpentilcetona	**METILAMILCETONA**	17	
2-METILPIRIDINA		17	2313
3-METILPIRIDINA		17	2313
4-METILPIRIDINA		17	2313
alfa-Metilpiridina	**2-METILPIRIDINA**	17	
1-Metil-2-pirrolidin-2-ona	***N*-METIL-2-PIRROLIDONA**	17	
1-Metil-2-pirrolidinona	***N*-METIL-2-PIRROLIDONA**	17	
1-Metilpirrolidinona	***N*-METIL-2-PIRROLIDONA**	17	
1-Metil-2-pirrolidona	***N*-METIL-2-PIRROLIDONA**	17	
***N*-METIL-2-PIRROLIDONA**		17	
2-Metilpropanal	**BUTILRALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2-Metil-1-propanol	**ALCOHOL ISOBUTÍLICO**	17	
2-Metil-2-propanol	**ALCOHOL BUTÍLICO TERCIARIO**	17	
2-Metilpropan-1-ol	**ALCOHOL ISOBUTÍLICO**	17	
2-Metilpropan-2-ol	**ALCOHOL BUTÍLICO TERCIARIO**	17	
2-Metilprop-1-enilmetilcetona	**ÓXIDO DE MESITILO**	17	
2-Metilprop-2-enoato de metilo	**METACRILATO DE METILO**	17	
2-Metilprop-2-enonitrilo	**METACRILONITRILO**	17	
Metilpropilbenceno	***P*-CIMENO**	17	
Metilpropilcarbinol	**ALCOHOL AMÍLICO SECUNDARIO**	17	
METILPROPILCETONA		18	1249
1-Metil-1-propiletileno	**HEXENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
3-(METILTIO)PROPIONALDEHÍDO		17	
2-Metiltrimetilenglicol	**2-METIL-1,3-PROPANODIOL**	17	
2-Metillactonitrilo	**CIANHIDRINA DE LA ACETONA**	17	
Metolacloro	**N-(2-METOXI-1-METILETIL)-2-ETIL-6-METILCLOROACETANILIDA**	17	
3-METOXI-1-BUTANOL		17	
3-Metoxibutan-1-ol	**3-METOXI-1-BUTANOL**	17	
2-Metoxietanol	**ÉTERES MONOALQUILICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
2-(2- Metoxietoxi)etanol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
2-[2-(2- Metoxietoxi)etoxi]etanol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
2-Metoxi-2-metilbutano	**ÉTER terc-AMILMETÍLICO**	17	
3-Metoxi-3-metilbutan-1-ol	**3-METIL-3-METOXIBUTANOL**	17	
N-(2-METOXI-1-METILETIL)-2-ETIL-6-METILCLOROACETANILIDA		17	
2-Metoxi-2-metilpropano	**ÉTER METÍLICO DE TERC-BUTILO**	17	
1-Metoxipropan-2-ol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
1-(2-Metoxipropoxi)propan-2-ol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
3-[3-(3-Metoxipropoxi)propoxi]propan-1-ol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	
Metoxitriglicol	**ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C6) DEL POLI(2-8)ALQUILENGLICOL**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
MEZCLA BÁSICA DE LÍQUIDO PARA FRENOS: ÉTER DE POLI (2-8) ALQUILEN (C2-C3) GLICOLES Y ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C4) DEL POLIALQUILEN (C2-C10) GLICOLES Y SUS ÉSTERES DE BORATO		17	
MEZCLA DE ACEITE ÁCIDO DEL REFINADO DE SOJA, ACEITE DE MAÍZ Y ACEITE DE GIRASOL		17	
MIRCENO		17	
Monoclorobenceno	**CLOROBENCENO**	17	
Monoclorobenzol	**CLOROBENCENO**	17	
Monoetanolamina	**ETANOLAMINA**	17	
Monoetilamina	**ETILAMINA**	17	
Monoetilamina en solución (72% como máximo)	**ETANOLAMINA EN SOLUCIÓN (72% COMO MÁXIMO)**	17	
Monoisopropanolamina	**ISOPROPANOLAMINA**	17	
Monoisopropilamina	**ISOPROPILAMINA**	17	
Monómero de resina acrílica	**METACRILATO DE METILO**	17	
MONÓMÈRO/OLIGÓMÈRO DE SILICATO DE TETRAETILO (20 % EN ETANOL)		18	
Monometilamina	**METILAMINA EN SOLUCIÓN (42% COMO MÁXIMO)**	17	
Monometilamina en solución (42% como máximo)	**METILAMINA EN SOLUCIÓN (42% COMO MÁXIMO)**	17	
MONOOLEATO DE GLICEROL		17	
MONOOLEATO DE SORBITÁN POLI(20)OXIETILENO		17	
Monopropilamina	***N*-PROPILAMINA**	17	
Monopropilenglicol	**PROPILENGLICOL**	18	
MORFOLINA		17	2054
Nafta de alquitrán de hulla	**DISOLVENTE NAFTA DE ALQUITRÁN DE HULLA**	17	
Nafta de madera	**ALCOHOL METÍLICO**	17	
Nafta (petróleo), aromáticos ligeros craqueados con vapor	**ALQUILBENCENO EN MEZCLAS (QUE CONTENGAN AL MENOS UN 50% DE TOLUENO)**	17	
Nafta de vinagre	**ACETATO DE ETILO**	17	
NAFTALENO (FUNDIDO)		17	2304
Neodecanoato de 2,3-epoxipropilo		17	
Neodecanoato de glicidilo	**ÉSTER GLICIDÍLICO DEL ÁCIDO TRIALQUILACÉTICO C_{10}**	17	
NEODECANOATO DE VINILO		17	
Neopentano	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Neopentilenglicol	**2,2-DIMETILPROPANO-1,3-DIOL (FUNDIDO O EN SOLUCIÓN)**	17	
NITRATO AMÓNICO EN SOLUCIÓN (93% COMO MÁXIMO)		17	
NITRATO CÁLCICO EN SOLUCIÓN (50% COMO MÁXIMO)		18	1454
NITRATO CÁLCICO/NITRATO MAGNÉSICO/CLORURO POTÁSICO, EN SOLUCIÓN		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Nitrato de hierro (III)/ácido nítrico, en solución	**NITRATO FÉRRICO/ÁCIDO NÍTRICO, EN SOLUCIÓN**	17	
NITRATO FÉRRICO/ÁCIDO NÍTRICO, EN SOLUCIÓN		17	
Nitrato de octilo	**ALQUILNITRATOS (C7-C9)**	17	
NITRATO SÓDICO EN SOLUCIÓN		17	1500
Nitratos de octilo (todos los isómeros)	**ALQUILNITRATOS (C7-C9)**	17	
Nitriloacetato trisódico en solución	**SAL TRISÓDICA DEL ÁCIDO NITRILOTRIACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
2,2',2''-Nitrilotrietanol	**TRIETANOLAMINA**	17	
Nitrilo-2,2',2''-trietanol	**TRIETANOLAMINA**	17	
1,1',1''-Nitrilotri-2-propanol	**TRIISOPROPANOLAMINA**	17	
1,1',1''-Nitrilotripropan-2-ol	**TRIISOPROPANOLAMINA**	17	
NITROBENCENO		17	1662
Nitrobenzol	**NITROBENCENO**	17	
o-Nitroclorobenceno	**o-Cloronitrobenceno**		
NITROETANO		17	2842
NITROETANO (80%)/ NITROPROPANO (20%)		17	
NITROETANO, 1-NITROPROPANO (CADA UNO CON UN 15% COMO MÍNIMO), EN MEZCLA		17	
2-Nitrofenol	***O*-NITROFENOL (FUNDIDO)**	17	
o-Nitrofenol	***O*-NITROFENOL (FUNDIDO)**	17	
orto-Nitrofenol	**O-NITROFENOL (FUNDIDO)**	17	
***O*-NITROFENOL (FUNDIDO)**		17	1663
2-Nitrofenol (fundido)	***O*-NITROFENOL (FUNDIDO)**	17	
1- ó 2-NITROPROPANO		17	2608
NITROPROPANO (60%)/ NITROETANO (40%), EN MEZCLA		17	
2-Nitrotolueno	**O- O P- NITROTOLUENOS**	17	
4-Nitrotolueno	**O- O P- NITROTOLUENOS**	17	
o-Nitrotolueno	**O- O P- NITROTOLUENOS**	17	
P-Nitrotolueno	**O- O P- NITROTOLUENOS**	17	
O- O P-NITROTOLUENOS		17	1664
n-Nonano	**NONANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
NONANO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	1920
NONANO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Nonanoles	**ALCOHOL NONÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Nonilcarbinol	**ALCOHOL DECÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Nonileno	**NONENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
alfa-4-Nonilfenil-omega-hidroxipoli (oxietileno)	**ALCARIL POLIÉTERES (C9-C20)**	17	
NONILFENOL		17	
Nopinen	**beta-PINENO**	17	
Nopineno	**beta-PINENO**	17	
2-Ocetanona	**BETA-PROPIOLACTONA**	17	
z-Octadec-9-enamina	**OLEILAMINA**	17	
z-Octadec-9-enilamina	**OLEILAMINA**	17	
1-Octadecanol	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Octadecan-1-ol	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Octanal	**ALDEHIDOS OCTÍLICOS**	17	
OCTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	1262

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Octan-1-ol	**OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
OCTANOL (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
OCTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Octilcarbinol	**ALCOHOL NONÍLICO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Oleamina	**OLEILAMINA**	17	
1-Oleato de glicerol	**MONOOLEATO DE GLICEROL**	18	
Oleato de glicerol	**MONOOLEATO DE GLICEROL**	18	
OLEATO POTÁSICO		17	
OLEFINAS EN MEZCLA (C5-C7)		17	
OLEFINAS EN MEZCLA (C5-C15)		17	
OLEFINAS (C_{13+}, TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
OLEILAMINA		17	
OLEÍNA DE NUEZ DE PALMA		17	
OLEINA DE PALMA		17	
ÓLEUM		17	1831
Oxal	**GLIOXAL EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**	17	
Oxaldehído	**GLIOXAL EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**	17	
3-Oxapentano-1,5-diol	**DIETILENGLICOL**	18	
1,4-Oxazinano	**MORFOLINA**	17	
2,2'-Oxibis(1-cloropropano)	**ÉTER 2,2'-DICLOROISOPROPÍLICO**	17	
2,2'-Oxibis(etilenoxi)dietanol	**TETRAETILENGLICOL**	17	
2,2'-Oxibispropano	**ÉTER ISOPROPÍLICO**	17	
2,2'-Oxidietanol	**DIETILENGLICOL**	18	
1,1'-Oxidipropan-2-ol	**DIPROPILENGLICOL**	17	
Óxido ácetico	**ANHÍDRIDO ACÉTICO**	17	
Óxido de acetilo	**ANHÍDRIDO ACÉTICO**	17	
ÓXIDO DE 1,2-BUTILENO		17	3022
Óxido de butileno	**TETRAHIDROFURANO**	17	
Óxido de ciclotetrametileno	**TETRAHIDROFURANO**	17	
Óxido de clorometiletileno	**EPICLORHIDRINA**	17	
Óxido de cloropropileno	**EPICLORHIDRINA**	17	
Óxido de dietileno	**1,4-DIOXANO**	17	
Óxido de dietilo	**ÉTER DIETÍLICO**	17	
Óxido de difenilo	**ÉTER DIFENÍLICO**	17	
Óxido de difenilo/éter difenilfenílico en mezcla	**ÓXIDO DE DIFENILO/ÉTER DIFENILFENÍLICO EN MEZCLA**	17	
Óxido de diisopropilo	**ÉTER ISOPROPÍLICO**	17	
ÓXIDO DE ETILENO/ÓXIDO DE PROPILENO, EN MEZCLA, CON UN CONTENIDO DE ÓXIDO DE ETILENO DE UN 30%, EN MASA, COMO MÁXIMO		17	2983
Óxido de isopropilo	**ÉTER ISOPROPÍLICO**	17	
ÓXIDO DE MESITILO		17	1229
Óxido de metiletileno	**ÓXIDO DE PROPILENO**	17	
Óxido de poli(propileno)	**POLIPROPILENGLICOL**	17	
Óxido de propeno	**ÓXIDO DE PROPILENO**	17	
ÓXIDO DE PROPILENO		17	1280
Óxido de propionilo	**ANHÍDRIDO PROPIÓNICO**	17	
Óxido de tetrametileno	**TETRAHIDROFURANO**	17	
Óxido de titanino (IV)	**DIÓXIDO DE TITANIO EN SUSPENSIÓN**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
	ACUOSA ESPESA		
Oxidos de tolilo sódico	**SAL SÓDICA DEL ÁCIDO CRESÍLICO EN SOLUCIÓN**	17	
Óxido diclorodietílico	**ÉTER DICLOROETÍLICO**	17	
Óxido etílico	**ÉTER DIETÍLICO**	17	
Oximetileno	**FORMALDEHÍDO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
Parafina	**CERA DE PARAFINA**	17	
n-Parafinas (C_{10}-C_{20})	**N-ALCANOS (C_{10+})**	17	
PARAFINAS CLORADAS (C_{10}-C_{13})		17	
PARAFINAS CLORADAS (C14-C17) (CON UN CONTENIDO MÍNIMO DEL 50% DE CLORO Y CON MENOS DE UN 1% DE C13 O CADENAS MÁS CORTAS)		17	
PARALDEHÍDO		17	1264
PENTACLOROETANO		17	1669
Pentadecanol	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
1-Pentadeceno	**OLEFINAS (C_{13+}, TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Pentadec-1-eno	**OLEFINAS (C_{13+}, TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1,3-PENTADIENO		17	
cis-1,3-Pentadieno	**1,3-PENTADIENO**	17	
cis-trans-1,3-Pentadieno	**1,3-PENTADIENO**	17	
E-1,3-Pentadieno	**1,3-PENTADIENO**	17	
Penta-1,3-dieno	**1,3-PENTADIENO**	17	
trans-1,3-Pentadieno	**1,3-PENTADIENO**	17	
z-1,3-Pentadieno	**1,3-PENTADIENO**	17	
Pentaetilenglicol	**POLIETILENGLICOL**	17	
Pentalin	**PENTACLOROETANO**	17	
Pentametileno	**CICLOPENTANO**	17	
2,2,4,6,6-Pentametil-4-heptanetiol	**TERC-DODECANETIOL**	17	
Pentanal	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
n-Pentano	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Pentano	**PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
PENTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	1265
Pentanodial en solución, 50% como máximo		17	
1-Pentanol	**ALCOHOL AMÍLICO NORMAL**	17	
2-Pentanol	**ALCOHOL AMÍLICO SECUNDARIO**	17	
3-Pentanol	**ALCOHOL AMÍLICO SECUNDARIO**	17	
Pentan-1-ol	**ALCOHOL AMÍLICO NORMAL**	17	
Pentan-2-ol	**ALCOHOL AMÍLICO SECUNDARIO**	17	
Pentan-3-ol	**ALCOHOL AMÍLICO SECUNDARIO**	17	
Pentanol normal	**ALCOHOL AMÍLICO NORMAL**	17	
Pentanol secundario	**ALCOHOL AMÍLICO SECUNDARIO**	17	
Pentanol terciario	**ALCOHOL AMÍLICO TERCIARIO**	17	
2-Pentanona	**METILPROPILCETONA**	18	
Pentan-2-ona	**METILPROPILCETONA**	18	
n-Penteno	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Pent-1-eno	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Pentenos	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
PERCLOROETILENO		17	1897
Perclorometano	**TETRACLORURO DE CARBONO**	17	
Perhidroacepina	**HEXAMETILENIMINA**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
PERÓXIDO DE HIDRÓGENO EN SOLUCIÓN (DE MÁS DE UN 8% PERO NO MÁS DE UN 60%, EN MASA)		17	2014, 29
PERÓXIDO DE HIDRÓGENO EN SOLUCIÓN (DE MÁS DE UN 60% PERO NO MÁS DE UN 70%)		17	2015
PETROLATO		17	
2-Picolina	**2-METILPIRIDINA**	17	
3-Picolina	**3-METILPIRIDINA**	17	
4-Picolina	**4-METILPIRIDINA**	17	
alfa-Picolina	**2-METILPIRIDINA**	17	
beta-Picolina	**3-METILPIRIDINA**	17	
gamma-Picolina	**4-METILPIRIDINA**	17	
2(10)-Pineno	**beta-PINENO**	17	
2-Pineno	**alfa-PINENO**	17	
alfa-PINENO		17	2368
beta-PINENO		17	2368
2-Piperazin-1-iletilamina	**N-AMINOETILPIPERAZINA**	17	
Piperileno	**1,3-PENTADIENO**	17	
PIRIDINA		17	1282
Pirólisis de gasolina que contienen un 10% como mínimo de benceno	**BENCENO Y MEZCLAS QUE CONTIENEN UN 10% COMO MÍNIMO DE BENCENO (I)**	17	
POLI (4+) ACRILATO SÓDICO EN SOLUCIÓN		17	
POLI (4+) ETOXILATO DE NONILFENOL		17	
POLI (4+) ISOBUTILENO		17	
POLI (5+) PROPILENO		17	
POLI (IMINOETILENO)-INJERTADO-N-POLI (ETILENEOXI) EN SOLUCIÓN (90% COMO MÁXIMO)		17	
POLIACRILATO SULFONADO EN SOLUCIÓN		17	
POLIALQUIL (C_{18}-C_{22}) ACRILATO EN XILENO		17	
Poli(2-8)alquilen(C2-C3) glicoles/éteres monoalquilos(C1-C4) del polialquilen(C2-C10)glicol y sus ésteres de borato	**MEZCLA BÁSICA DE LÍQUIDO PARA FRENOS: ÉTER DE POLI (2-8) ALQUILEN (C2-C3) GLICOLES Y ÉTER MONOALQUÍLICO (C1-C4) DEL POLIALQUILEN (C2-C10) GLICOLES Y SUS ÉSTERES DE BORATO**	17	
POLIBUTENO		17	
Poli(carboxilatoetileno de sodio)	**POLI(4+) ACRILATO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
POLIÉTER DE ALCARIL DE CADENA LARGA (C_{11}-C_{20})		17	
POLIETILENGLICOL		17	
Polietilen glicoles mono(p-nonilfenil) éter	**ALCARIL POLIÉTERES (C9-C20)**	17	
Polietileniminas	**POLIETILENPOLIAMINAS**	17	
POLIETILENPOLIAMINAS		17	2734(ii)2
POLIETOXILATO (4-12) DE ALQUILFENOL (C7-C11)		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
POLIETOXILATOS (1-6) DE ALCOHOL (C_{12}-C_{16})		17	
POLIETOXILATOS (2.5-9) DE ALCOHOL (C_9-C_{11})		17	
POLIETOXILATOS (20+) DE ALCOHOL (C_{12}-C_{16})		17	
POLIETOXILATOS (3-6) DE ALCOHOL (C_6-C_{17}) (SECUNDARIO)		17	
POLIETOXILATOS (7-12) DE ALCOHOL (C6-C17) (SECUNDARIO)		17	
POLIETOXILATOS (7-19) DE ALCOHOL (C_{12}-C_{16})		17	
poli[fenilisocianato-alt-formaldehido]	**ISOCIANATO DE POLIMETILENPOLIFENILO**	17	
poli[fenilisocianato-co-formaldehido]	**ISOCIANATO DE POLIMETILENPOLIFENILO**	17	
POLIFOSTATO AMÓNICO EN SOLUCIÓN		17	
Poli(iminoetileno)s	**POLIETILENPOLIAMINAS**	17	
POLIISOBUTENAMINA EN DISOLVENTE ALIFÁTICO (C_{10}-C_{14})		17	
Poliisobutileno	**POLI(4+)ISOBUTILENO**	17	
POLIOLEFINA (PESO MOLECULAR 300+)		17	
POLIOLEFINAMIDA ALQUENO (C28-C250) AMINA SULFURIZADA		17	
POLIOLEFINAMIDA ALQUENOAMINA(C_{17+})		17	
POLIOLEFINAMINA (C_{28}-C_{250})		17	
POLIOLEFINAMINA EN ALQUILBENCENOS (C_2-C_4)		17	
POLIOLEFINAMINA EN DISOLVENTE AROMÁTICO		17	
Poli[oxi-p-fenilenemetileno-p-fenileneoxi(2-hidroxitrimetileno)]	**ÉTER DIGLICÍLICO DEL BISFENOL F**	17	
Poli(oxietileneoxietileneoxiftaloilo)	**FTALATO DE DIETILENGLICOL**	17	
Polipropileno	**POLI(5+)PROPILENO**	17	
POLISILOXANO		17	
Potasa cáustica en solución	**HIDRÓXIDO POTÁSICO EN SOLUCIÓN**	17	
PRODUCTO DE LA REACCIÓN DEL PARALDEHÍDO Y DEL AMONIACO		17	2920
Propanal	**PROPIONALDEHÍDO**	17	
2-Propanamina	**ISOPROPILAMINA**	17	
Propan-1-amina	**N-PROPILAMINA**	17	
Propanoato de pentilo	**PROPIONATO DE PENTILO NORMAL**	17	
Propanocetona	**ACETONA**	18	
1,2-Propanodiol	**PROPILENGLICOL**	18	
Propano-1,2-diol	**PROPILENGLICOL**	18	
1-Propanol	**ALCOHOL PROPÍLICO NORMAL**	17	
2-Propanol	**ALCOHOL ISOPROPÍLICO**	18	
n-Propanol	**ALCOHOL PROPÍLICO NORMAL**	17	
Propan-1-ol	**ALCOHOL PROPÍLICO NORMAL**	17	
Propan-2-ol	**ALCOHOL ISOPROPÍLICO**	18	
Propanol	**ALCOHOL PROPÍLICO NORMAL**	17	
N-PROPANOLAMINA		17	
3-Propanolida	**BETA-PROPIOLACTONA**	17	
2-Propanona	**ACETONA**	18	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Propan-2-ona	**ACETONA**	18	
Propanona	**ACETONA**	18	
Propanonitrilo	**PROPIONITRILO**	17	
1,2,3-Propanotriol	**GLICERINA**	18	
Propano-1,2,3-triol	**GLICERINA**	18	
Propenamida en solución (50% como máximo)	**ACRILAMIDA EN SOLUCIÓN (50% COMO MÁXIMO)**	17	
Propenoato de etilo	**ACRILATO DE ETILO**	17	
2-Propenoato de 2-hidroxietilo	**ACRILATO DE 2-HIDROXIETILO**	17	
Propenoato de 2-hidroxietilo	**ACRILATO DE 2-HIDROXIETILO**	17	
1-Propenol-3	**ALCOHOL ALÍLICO**	17	
2-Propen-1-ol	**ALCOHOL ALÍLICO**	17	
Prop-2-en-1-ol	**ALCOHOL ALÍLICO**	17	
Propenonitrilo	**ACRILONITRILO**	17	
Propilacetona	**METILBUTILCETONA**	17	
Propilaldehído	**PROPIONALDEHÍDO**	17	
N-PROPILAMINA		17	1277
Propilamina	**N-PROPILAMINA**	17	
n-Propilbenceno	**PROPILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
PROPILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Propilcarbinol	**ALCOHOL BUTÍLICO NORMAL**	18	
Alfa,alfa'-(Propilendinitrilo)di-o-cresol	**ALQUIL (C_8-C_9) FENILAMINA EN DISOLVENTES AROMÁTICOS**	17	
PROPILENGLICOL		18	
2,2'-[Propilenobis(nitrilometileno)]difenol	**ALQUIL (C_8-C_9) FENILAMINA EN DISOLVENTES AROMÁTICOS**	17	
Propiletileno	**PENTENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Propilmetilcetona	**METILPROPILCETONA**	18	
N-Propil-1-propanamina	**DI-N-PROPILAMINA**	17	
BETA-PROPIOLACTONA		17	
Propiolactona	**BETA-PROPIOLACTONA**	17	
1,2-Propiolenglicol	**PROPILENGLICOL**	18	
PROPIONALDEHÍDO		17	1275
PROPIONATO DE BUTILO NORMAL		17	1914
Propionato de n-amilo	**PROPIONATO DE PENTILO NORMAL**	17	
PROPIONATO DE PENTILO NORMAL		17	1993
PROPIONITRILO		17	2404
beta-Propionolactona	**BETA-PROPIOLACTONA**	17	
Propiononitrilo	**PROPIONITRILO**	17	
PROPOXILATO DE ALQUILFENILO (C_9-C_{15})		17	
1-Propoxipropan-2-ol	**ÉTER MONOALQUÍLICO DEL PROPILENGLICOL**	17	
PROTEÍNA VEGETAL HIDROLIZADA EN SOLUCIÓN		17	
Pseudobutilenglicol	**BUTILENGLICOL**	17	
Pseudocumeno	**TRIMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Pseudopineno	**beta-PINENO**	17	
RESINA DE METACRILATO EN DICLORURO DE ETILENO		17	
RESINAS DEL DIFENILOLPROPANO Y DE LA EPICLORHIDRINA		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Rodanato sódico	**TIOCIANATO SÓDICO EN SOLUCIÓN (56% COMO MÁXIMO)**	17	
Rodanuro sódico	**TIOCIANATO SÓDICO EN SOLUCIÓN (56% COMO MÁXIMO)**	17	
SAL DE COBRE DEL ÁCIDO ALCANOICO, DE CADENA LARGA (C17 +)		17	
Sal de isopropilamonio de N-(fosfonometil)glicina	**GLIFOSATO EN SOLUCIÓN (NO CONTIENE AGENTE SUPERFICIACTIVO)**	17	
SAL DE SODIO DEL COPOLÍMERO DE ÁCIDO METRACRÍLICO-ALCOXIPOLI (ÓXIDO DE ALQUILENO) METACRILATO, EN SOLUCIÓN ACUOSA (45% COMO MÁXIMO)		17	
SAL DIETALONAMINA DEL ÁCIDO 2,4-DICLOROFENOXIACÉTICO EN SOLUCIÓN		17	
SAL DIMETILAMINA DEL ÁCIDO 2,4-DICLOROFENOXIACÉTICO EN SOLUCIÓN (70% COMO MÁXIMO)		17	
SAL DIMETILAMINA DEL ÁCIDO 4-CLORO-2-METILFENOXIACÉTICO EN SOLUCIÓN		17	
Salmuera de perforación del cloruro potásico	**CLORURO POTÁSICO EN SOLUCIÓN (10% COMO MÍNIMO)**	17	
Salmuera de perforación: cloruro potásico en solución	**CLORURO POTÁSICO EN SOLUCIÓN (10% COMO MÍNIMO)**	17	
SAL PENTASÓDICA DEL ÁCIDO DIETILENTRIAMINAPENTACÉTICO EN SOLUCIÓN		17	
Sal dipotásica del ácido tiosulfúrico	**TIOSULFATO POTÁSICO (50% COMO MÁXIMO)**	17	
SAL SÓDICA DE LA GLICINA EN SOLUCIÓN		17	
SAL SÓDICA DE POLIEGLICERINA EN SOLUCIÓN (CON UN CONTENIDO MÁXIMO DE UN 3% DE HIDRÓXIDO SÓDICO)		18	
Sal sódica del ácido aminoacético, en solución	**SAL SÓDICA DE LA GLICINA EN SOLUCIÓN**	17	
SAL SÓDICA DEL ÁCIDO ALQUILBENCENO SULFÓNICO, EN SOLUCIÓN		17	
SAL SÓDICA DEL ÁCIDO CRESÍLICO EN SOLUCIÓN		17	
SAL SÓDICA DEL ÁCIDO LIGNINSULFÓNICO EN SOLUCIÓN		17	3806
SAL SÓDICA DEL COPOLÍMERO DE FORMALDEHÍDO Y DE ÁCIDO NAFTALENOSULFÓNICO, EN SOLUCIÓN		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
SAL SÓDICA DEL MERCAPTOBENZOTIAZOL EN SOLUCIÓNSAL TETRASÓDICA DEL ÁCIDO ETILEN-BIS-IMINO- DIABÉTICO, EN SOLUCIÓN		17	
Sal tetrasódica del ácido etilen-bis-imino-diabético, en solución	**SAL TETRASÓDICA DEL ÁCIDO ETILENDIAMINOTETRA-ACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
Sal tetrasódica del ácido etilendinitrilo-tetraacético, en solución	**SAL TETRASÓDICA DEL ÁCIDO ETILENDIAMINOTETRA-ACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
SAL TETRASÓDICA DEL ÁCIDO ETILENDIAMINOTETRACÉTICO EN SOLUCIÓN		17	
Sal trisódica de N,N'-bis(carboximetil)glicina	**SAL TRISÓDICA DEL ÁCIDO NITRILOTRIACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
SAL TRIISOPROPANOLAMINA DEL ÁCIDO 2,4-DICLOROFENOXIACÉTICO EN SOLUCIÓN		17	
SAL TRISÓDICA DEL ÁCIDO N-(HIDROXIETIL)ETILENDIAMINOTRIACÉTICO EN SOLUCIÓN		17	
SAL TRISÓDICA DEL ÁCIDO NITRILOTRIACÉTICO EN SOLUCIÓN		17	
SALES DE AMINOÉSTER DE POLIOLEFINA (PESO MOLECULAR 2000+)		17	
Sales de creosota	**NAFTALENO (FUNDIDO)**	17	
SALICILATO DE METILO		17	
SALMUERAS DE PERFORACIÓN (QUE CONTIENEN SALES DE CINC)			
SALMUERAS DE PERFORACIÓN, INCLUIDOS: BROMURO CÁLCICO EN SOLUCIÓN, CLORURO CÁLCICO EN SOLUCIÓN Y CLORURO SÓDICO EN SOLUCIÓN		17	
SEBO		17	
SILICATO SÓDICO EN SOLUCIÓN		17	
Silvita	**CLORURO POTÁSICO EN SOLUCIÓN (10% COMO MÍNIMO)**	17	
Soda cáustica	**HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
Soda cáustica en solución	**HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
Solvente de cellosolve	**ÉTERES MONOALQUÍLICOS DEL ETILENGLICOL**	17	
d-Sorbito	**SORBITOL EN SOLUCIÓN**	18	
d-Sorbitol	**SORBITOL EN SOLUCIÓN**	18	
SORBITOL EN SOLUCIÓN		18	
Sosa cáustica blanca	**HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
Suberano	**CICLOHEPTANO**	17	
SUCCINATO DE DIMETILO		17	
SUCCINIMIDA DE POLIBUTENILO		17	
SULFATO AMÓNICO EN SOLUCIÓN		17	
SULFATO DE ALUMINIO EN SOLUCIÓN		17	
SULFATO DE DIETILO		17	1594
Sulfato de etilo	**SULFATO DE DIETILO**	17	
Sulfato de hidrógeno	**ÁCIDO SULFÚRICO**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
SULFATO POLIFÉRRICO EN SOLUCIÓN		17	
SULFATO SÓDICO EN SOLUCIÓN		18	
Sulfhidrato sódico	**HIDROSULFURO SÓDICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
Sulfhidrato sódico	**HIDROSULFURO SÓDICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
Sulfito del ácido sódico	**HIDROSULFITO SÓDICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)**	17	
SULFITO SÓDICO EN SOLUCIÓN (15% COMO MÁXIMO)		17	1385
SULFITO SÓDICO EN SOLUCIÓN (25% COMO MÁXIMO)		17	
Sulfocianato sódico	**TIOCIANATO SÓDICO EN SOLUCIÓN (56% COMO MÁXIMO)**	17	
Sulfocianuro sódico	**TIOCIANATO SÓDICO EN SOLUCIÓN (56% COMO MÁXIMO)**	17	
SULFOHIDROCARBURO (C3-C88)		17	
SULFOLANO		17	
Sulfona de tiofano	**SULFOLANO**	17	
Sulfonato de alquilbenceno sódico	**SAL SÓDICA DEL ÁCIDO ALQUILBENCENO SULFÓNICO EN SOLUCIÓN**	17	
SULFONATO SÓDICO DE PETRÓLEO		17	
SULFURO AMÓNICO EN SOLUCIÓN (45% COMO MÁXIMO)		17	2683
SULFURO DE ALQUILFENATO CÁLCICO DE CADENA LARGA (C_8-C_{40})		17	
SULFURO DE ALQUILFENATO/FENOL, DE CADENA LARGA, EN MEZCLA		17	
SULFURO DE ALQUILFENOL (C_8-C_{40})		17	
SULFURO DODECILHIDROXIPROPILO		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, F., 10) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.3, CAT.Z		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, F., 2) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.1, CAT.X		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, F., 4) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.2, CAT.X		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, F., 6) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.2, CAT.Y		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, F., 8) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.3, CAT.Y		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, N. F., 1) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.1, CAT.X		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, N. F., 3) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.2, CAT.X		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, N. F., 5) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.2, CAT.Y		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, N. F., 7) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.3, CAT.Y		17	
SUSTANCIA NOCIVA LÍQUIDA, N. F., 9) N.E.P. (NOMBRE COMERCIAL…, CONTIENE…) T.B.3, CAT.Z		17	
Tallol	**TALL OIL (BRUTO Y DESTILADO)**	17	
TALL OIL (BRUTO Y DESTILADO)		17	
Terebenteno	**beta-PINENO**	17	
1,3,5,7-Tetraazatricilo[3.3.1.13,7]-decano	**HEXAMETILENTETRAMINA EN SOLUCIÓN**	18	
1,1,2,2-Tetracloroetano	**TETRACLOROETANO**	17	
sim-Tetracloroetano	**TETRACLOROETANO**	17	
TETRACLOROETANO		17	1702
1,1,2,2-tetracloroetileno	**PERCLOROETILENO**	17	
Tetracloroetileno	**PERCLOROETILENO**	17	
Tetraclorometano	**TETRACLORURO DE CARBONO**	17	
Tetracloruro de acetileno	**TETRACLOROETANO**	17	
TETRACLORURO DE CARBONO		17	1846
Tetracloruro de etileno	**PERCLOROETILENO**	17	
1-Tetradecanol	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Tetradecan-1-ol	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Tetradeceno	**OLEFINAS (C_{13+}, TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Tetradecilbenceno	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
TETRAETILENGLICOL		17	
TETRAETILENPENTAMINA		17	2320
Tetraetilo de plomo	**COMPUESTOS ANTIDETONANTES PARA CARBURANTES DE MOTORES (QUE CONTIENEN ALQUILOS DE PLOMO)**	17	
Tetraetilplomo	**COMPUESTOS ANTIDETONANTES PARA CARBURANTES DE MOTORES (QUE CONTIENEN ALQUILOS DE PLOMO)**	17	
Tetraetilplumbano	**COMPUESTOS ANTIDETONANTES PARA CARBURANTES DE MOTORES (QUE CONTIENEN ALQUILOS DE PLOMO)**	17	
TETRAHIDROBORATO SÓDICO (15% COMO MÁXIMO)/ HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN	**BOROHIDRURO SÓDICO (15% COMO MÁXIMO)/ HIDRÓXIDO SÓDICO EN SOLUCIÓN**	17	
3a,4,7,7a-Tetrahidro-3,5-dimetil-4,7-metan-1H-indeno	**METILCICLOPENTADIENO DIMERO**	17	
TETRAHIDROFURANO		17	2056
1,2,3,4-Tetrahidronaftaleno	**TETRAHIDRONAFTALENO**	17	
TETRAHIDRONAFTALENO		17	
2H-Tetrahidro-1,4-oxacina	**MORFOLINA**	17	
Tetrahidro1,4-oxacina	**MORFOLINA**	17	
Tetrahidro-2H-1,4-oxacina	**MORFOLINA**	17	
Tetrahidrotiopeno-1-dióxido	**SULFOLANO**	17	
Tetralina	**TETRAHIDRONAFTALENO**	17	
TETRÁMERO DEL PROPILENO		17	2850
Tetrametil plomo	**COMPUESTOS ANTIDETONANTES PARA CARBURANTES DE MOTORES (QUE CONTIENEN ALQUILOS DE PLOMO)**	17	
1,2,3,4-Tetrametilbenceno	**TETRAMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
1,2,3,5-Tetrametilbenceno	**TETRAMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1,2,4,5-Tetrametilbenceno	**TETRAMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
TETRAMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
Tetrametilenglicol	**BUTILENGLICOL**	17	
Tetrametilensulfona	**SULFOLANO**	17	
Tetrametilo de plomo	**COMPUESTOS ANTIDETONANTES PARA CARBURANTES DE MOTORES (QUE CONTIENEN ALQUILOS DE PLOMO)**	17	
Tetrapropilbenceno	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
Tetrapropilenbenceno	**DODECILBENCENO**	17	
Tiaciclopentan-1,1-dióxido	**SULFOLANO**	17	
4-Tiapentanal	**3-(METILTIO)PROPIONALDEHÍDO**	17	
TIOCIANATO SÓDICO EN SOLUCIÓN (56% COMO MÁXIMO)		17	
Tiociclopentan-1,1-dióxido	**SULFOLANO**	17	
TIOSULFATO AMÓNICO EN SOLUCIÓN (60% COMO MÁXIMO)		17	
TIOSULFATO POTÁSICO (50% COMO MÁXIMO)		17	
o-Tolilamina	***orto*-TOLUIDINA**	17	
2,4-Tolilendiamina	**TOLUENDIAMINA**	17	
2,6-Tolilendiamina	**TOLUENDIAMINA**	17	
Tolilendiisocianato	**DIISOCIANATO DE TOLUENO**	17	
2,4- Toluendiamina	**TOLUENDIAMINA**	17	
2,6- Toluendiamina	**TOLUENDIAMINA**	17	
TOLUENDIAMINA		17	1709
TOLUENO		17	1294
2-Toluidina	***orto*-TOLUIDINA**	17	
***orto*-TOLUIDINA**		17	1708
Toluol	**TOLUENO**	17	
TREMENTINA		17	1299
TRIACETATO DE GLICERILO		17	
Triacetato de glicerina	**TRIACETATO DE GLICERILO**	17	
Triacetato de glicerol	**TRIACETATO DE GLICERILO**	17	
Triacetato de 1,2,3-propanotriol	**TRIACETATO DE GLICERILO**	17	
Triacetina	**GLIOXAL EN SOLUCIÓN (40% COMO MÁXIMO)**	17	
3,6,9-Triazaundecametilendiamina	**TETRAETILENPENTAMINA**	17	
3,6,9-Triazaundecano-1,11-diamina	**TETRAETILENPENTAMINA**	17	
TRICARBONILO DE MANGANESO METILCICLOPENTADIENILO		17	3281
1,2,3-TRICLOROBENCENO		17	2321
sim-Triclorobenceno	**1,2,4-TRICLOROBENCENO**	17	
1,2,3-TRICLOROBENCENO (FUNDIDO)		17	
1,2,3-Triclorobenzol	**1,2,3-TRICLOROBENCENO (FUNDIDO)**	17	
1,1,1-TRICLOROETANO		17	2831
1,1,2-TRICLOROETANO		17	
beta-Tricloroetano	**1,1,2-TRICLOROETANO**	17	
Tricloroeteno	**TRICLOROETILENO**	17	
TRICLOROETILENO		17	1710
Triclorometano	**CLOROFORMO**	17	
1,2,3-TRICLOROPROPANO		17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
1,1,2-TRICLORO-1,2,2-TRIFLUOROETANO		17	
Tricloruro de etileno	**1,1,1-TRICLOROETANO**	17	
Tricloruro de etinilo	**TRICLOROETILENO**	17	
Tricloruro de vinilo	**1,1,2-TRICLOROETANO**	17	
TRIDECANO		17	
Tridecanol	**ALCOHOLES (C_{13}+)**	17	
Trideceno	**OLEFINAS (C_{13+}, TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Tridecilbenceno	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
TRIETANOLAMINA		17	
TRIETILAMINA		17	1296
TRIETILBENCENO		17	
TRIETILENGLICOL		18	
TRIETILENTETRAMINA		17	2259
TRIETILFOSFITO		17	2323
Triformol	**1,3,5-TRIOXANO**	17	
Triglicol	**TRIETILENGLICOL**	18	
Tri(2-hidroxietil)amina	**TRIETANOLAMINA**	17	
Tri[2-hidroxietil]amina	**TRIETANOLAMINA**	17	
Trihidroxipropano	**GLICERINA**	18	
Trihidroxitrietilamina	**TRIETANOLAMINA**	17	
Trímero de acetaldehído	**PARALDEHÍDO**	17	
TRÍMERO DE PROPILENO		17	2057
Trímero del formaldehído	**1,3,5-TRIOXANO**	17	
Trímero del 1,2-propilenglicol	**TRIPROPILENGLICOL**	17	
Trímero del propilenglicol	**TRIPROPILENGLICOL**	17	
TRIMETILAMINA EN SOLUCIÓN (30% COMO MÁXIMO)		17	1297
Trimetilaminometano	**BUTILAMINA (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1,2,3-Trimetilbenceno	**TRIMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1,2,4-Trimetilbenceno	**TRIMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
1,3,5-Trimetilbenceno	**TRIMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
Asim-Trimetilbenceno	**TRIMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
TRIMETILBENCENO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	
2,6,6-Trimetilbiciclo[3.1.1]hept-2- eno	**alfa-PINENO**	17	
Trimetilcarbinol	**ALCOHOL BUTÍLICO terciario**	17	
1,1,3-Trimetil-3-ciclohexen-5-ona	**ISOFORONA**	17	
3,3,5-Trimetilciclohex-2-enona	**ISOFORONA**	17	
3,5,5-Trimetilciclohex-2-en-1-ona	**ISOFORONA**	17	
3,3'-Trimetilendioxidipropan-1-ol	**TRIPROPILENGLICOL**	17	
2,2,4-Trimetilpentano	**OCTANO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
2,2,4-TRIMETIL-1,3-PENTANODIOL-1-ISOBUTIRATO		17	
2,4,4-Trimetilpent-1-eno	**DIISOBUTILENO**	17	
2,4,4-Trimetilpent-2-eno	**DIISOBUTILENO**	17	
2,4,4-Trimetilpenteno-1	**DIISOBUTILENO**	17	
2,4,4-Trimetilpenteno-2	**DIISOBUTILENO**	17	
2,4,6-Trimetil-1,3,5-trioxano	**PARALDEHÍDO**	17	
2,4,6-Trimetil-s-trioxano	**PARALDEHÍDO**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
Trioxán	**1,3,5-TRIOXANO**	17	
1,3,5-TRIOXANO		17	
sim-Trioxano	**1,3,5-TRIOXANO**	17	
3,6,9-Trioxaundecano	**ÉTER DIETÍLICO DEL DIETILENGLICOL**	17	
Trioximetileno	**1,3,5-TRIOXANO**	17	
Trioxin	**1,3,5-TRIOXANO**	17	
TRIPROPILENGLICOL		17	
Tripropileno	**TRÍMERO DE PROPILENO**	17	
2,4-D-Tris(hidroxi-2-metiletil-2) amonio	**SAL TRIISOPROPANOLAMINA DEL ÁCIDO 2,4-DICLOROFENOXIACÉTICO EN SOLUCIÓN**	17	
N,N,N-Tris(2-hidroxietil)amina	**TRIETANOLAMINA**	17	
Tris(2-hidroxi-1-propil)amina	**TRIISOPROPANOLAMINA**	17	
Tris(2-hidroxipropil)amina	**TRIISOPROPANOLAMINA**	17	
TRISISOPROPANOLAMINA		17	
Undecano	**N-ALCANOS (C_{10}+)**	17	
Undecan-1-ol	**ALCOHOL UNCEDÍLICO**	17	
1-UNDECENO		17	
Undec-1-eno	**1-UNDECENO**	17	
Undecilbenceno	**ALQUILBENCENOS (C_{9+})**	17	
UREA EN SOLUCIÓN		17	
Urea, carbamato de amonio en solución	**UREA/NITRATO AMÓNICO, EN SOLUCIÓN (QUE CONTENGA MENOS DE UN 1% DE AMONIACO LIBRE)**	17	
Urea, solución amónica	**UREA/NITRATO AMÓNICO, EN SOLUCIÓN (QUE CONTENGA MENOS DE UN 1% DE AMONIACO LIBRE)**	17	
UREA/FOSFATO AMÓNICO, EN SOLUCIÓN		17	
UREA/NITRATO AMÓNICO, EN SOLUCIÓN		17	
UREA/NITRATO AMÓNICO, EN SOLUCIÓN (QUE CONTENGA MENOS DE UN 1% DE AMONIACO LIBRE)		17	
Valeral	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
n-Valeraldehído	**VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)**	17	
VALERALDEHÍDO (TODOS LOS ISÓMEROS)		17	2058
Valerosa	**DIISOBUTILCETONA**	17	
Varnolina	**ESPÍRITU BLANCO CON UN BAJO CONTENIDO AROMÁTICO (15-20%)**	17	
Vaselina	**PETROLATO**		
Vinilbenceno	**ESTIRENO MONÓMERO**	17	
Vinilcarbinol	**ALCOHOL ALÍLICO**	17	
VINILTOLUENO		17	2618
Viniltricloruro	**1,1,2-TRICLOROETANO**	17	
Vino	**BEBIDAS ALCOHÓLICAS, N.E.P.**	17	
2,3-Xilenol	**XILENOL**	17	
2,4-Xilenol	**XILENOL**	17	
2,5-Xilenol	**XILENOL**	17	
2,6-Xilenol	**XILENOL**	17	
3,4-Xilenol	**XILENOL**	17	
3,5-Xilenol	**XILENOL**	17	

Nombre que figura en el Índice	Nombre del producto	Capítulo	Nº ONU
XILENOL		17	2261
XILENOS		17	1307
XILENOS/ETILBENCENO (10% COMO MÍNIMO) EN MEZCLA		17	
Xiloles	**XILENOS**	17	
Zeolita de tipo A	**ALUMINOSILICATO SÓDICO EN SOLUCIÓN ACUOSA**	17	
ZUMO DE MANZANA		18	

***

ANEXO 27

DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO CONEXAS

LAS ISLAS CANARIAS

(Carta de referencia: Nº 209 del Catálogo de Cartas Náuticas del Instituto Hidrográfico de la Marina de España, editada como segunda edición de enero de 1968 (12ª impresión de septiembre de 2003), que comprende las islas Canarias y la costa occidental de África de cabo Yubi a cabo Bojador.
Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico WGS 84.)

1 **Descripción de los nuevos dispositivos de separación del tráfico**:

2 **Dispositivo de separación del tráfico oriental (entre Gran Canaria y Fuerteventura):**

- Dos vías de circulación de 3 millas de anchura.
- Una zona de separación de tráfico intermedia de dos millas de anchura.
- Una zona de precaución que conforma un rectángulo.
- Dos zonas de navegación costeras.

2.1 **Descripción del dispositivo de separación del tráfico**:

a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

3)	28º20',47 N,	014º56',91 W
4)	28º12',30 N,	015º00',29 W
5)	28º02',90 N,	015º04',17 W
6)	27º51',62 N,	015º08',81 W

b) Una zona de separación del tráfico intermedia limitada por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

8)	27º50',60 N,	015º05',63 W
9)	28º01',87 N,	015º00',98 W
10)	28º11',27 N,	014º57',10 W
11)	28º20',20 N,	014º53',41 W
12)	28º20',06 N,	014º51',15 W
13)	28º10',66 N,	014º55',03 W
14)	28º01',26 N,	014º58',91 W
15)	27º49',99 N,	015º03',55 W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur al rumbo (verdadero) 200º entre la línea de separación y la zona de separación descritas en los párrafos a) y b).

d) Una línea de separación con la zona de navegación costera delimitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

16)	27º48',96 N,	015º00',36 W
17)	28º00',24 N,	014º55',72 W
18)	28º09',63 N,	014º51',84 W
19)	28º19',78 N,	014º47',76 W

e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte al rumbo (verdadero) 020º entre la línea de separación y la zona de separación descritas en los párrafos b) y d).

Zona de precaución

f) Una zona de precaución limitada por una línea que une las posiciones geográficas 4, 5, 17 y 18.

Zona de navegación costera

g) Una zona de navegación costera entre la costa oriental de la isla de Gran Canaria y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	Faro de la Isleta (28º10',40 N,)	015º25',00 W
2)	28º22',00 N,	015º19',00 W
3)	28º20',47 N,	014º56',91 W
4)	28º12',30 N,	015º00',29 W
5)	28º02',90 N,	015º04',17 W
6)	27º51',62 N,	015º08',81 W
7)	Faro Punta Arinaga (27º51',70 N,)	015º23',00 W

h) Una zona de navegación costera limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

16)	27º48',96 N,	015º00',36 W
17)	28º00',24 N,	014º55',79 W
18)	28º09',63 N,	014º51',84 W
19)	28º19',78 N,	014º47',76 W
20)	28º19',00 N,	014º36',00 W
21)	Faro de Punta Jandia (28º03',80 N,)	014º30',30 W
22)	27º45',00 N,	014º44',00 W
16)	27º48',96 N,	015º00',36 W

Nota: Los buques que así lo deseen pueden notificar voluntariamente su entrada y salida del DST por conducto del MRCC regional de Las Palmas utilizando el canal 16 de ondas métricas.

3 **Dispositivo de separación del tráfico occidental (entre Gran Canaria y Tenerife):**

- Dos vías de circulación de tres millas de anchura.
- Una zona de separación de tráfico intermedia de dos millas de anchura.
- Una zona de precaución que conforma un rectángulo.
- Dos zonas de navegación costeras.

3.1 **Descripción del dispositivo de separación del tráfico**:

a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

3)	28º38',01 N,	015º46',66 W
4)	28º27',28 N,	015º56',90 W
5)	28º18',86 N,	016º04',94 W
6)	28º03',54 N,	016º19',52 W

b) Una zona de separación del tráfico intermedia limitada por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

8)	28º01',61 N,	016º16',92 W
9)	28º16',93 N,	016º02',34 W
10)	28º25',36 N,	015º54',30 W
11)	28º36',33 N,	015º43',84 W
12)	28º35',44 N,	015º42',33 W
13)	28º24',26 N,	015º52',97 W
14)	28º15',83 N,	016º01',00 W
15)	28º00',51 N,	016º15',58 W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur al rumbo (verdadero) 220º entre la línea de separación y la zona de separación descritas en los párrafos a) y b).

d) Una línea de separación con la zona de navegación costera que une las siguientes posiciones geográficas:

16)	27º58',58 N,	016º12',98 W
17)	28º13',90 N,	015º58',40 W
18)	28º22',33 N,	015º50',37 W
19)	28º33',81 N,	015º39',43 W

e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte al rumbo (verdadero) 040º entre la línea de separación y la zona de separación descritas en los párrafos b) y d).

Zona de precaución

f) Una zona de precaución limitada por una línea que une las posiciones geográficas 4, 5, 17 y 18.

Zonas de navegación costera

g) Una zona de navegación costera entre la costa oriental de la isla de Santa Cruz de Tenerife y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	Faro Punta Anaga (28º34',80 N)	016º08',30 W
2)	28º48',00 N,	016º04',00 W
3)	28º38',01 N,	015º46',66 W
4)	28º27',28 N,	015º56',90 W
5)	28º18',86 N,	016º04',94 W
6)	28º03',54 N,	016º19',52 W
7)	Punta Roja (28º01',48 N,)	016º32',88 W

h) Una zona de navegación costera entre la costa occidental de la isla de Gran Canaria y la una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

16)	27º58',58 N,	016º12',98 W
17)	28º13',90 N,	015º58',40 W
18)	28º22',33 N,	015º50',37 W
19)	28º33',81 N,	015º39',43 W
20)	28º22',00 N,	015º19',00 W
21)	Faro de la Isleta (28º10',40 N,)	015º25',00 W
22)	28º00',00 N,	15º49',18 W
23)	28º00',00 N,	16º00',00 W
24)	27º44',00 N,	16º00',00 W

Nota: Los buques que así lo deseen pueden notificar voluntariamente su entrada y salida del DST por conducto del MRCC de Tenerife utilizando el canal 16 de ondas métricas.

MODIFICACIONES DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "EN EL ESTRECHO DE JUAN DE FUCA Y SUS ACCESOS"

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico del Canadá 3602, edición de 2002; 3481, edición de 2000; y 3526, edición de 2001; Servicio Hidrográfico de los Estados Unidos 18400, edición de 2000; 18421, edición de 2000; 18440, edición de 2000; 18460, edición de 1998; 18465, edición de 1995; 18480, edición de 1999; 18485, edición de 1998; Servicio Hidrográfico del Canadá 3440, edición de 1998.
Nota: las cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico WGS 1984).

Descripción del sistema de organización del tráfico

La descripción actual del sistema de organización del tráfico "En el estrecho de Juan de Fuca y sus accesos" consta de dos partes: la parte I incluye el acceso oeste (DST), el acceso sudoeste (DST) y una zona de precaución en los accesos al estrecho de Juan de Fuca; la parte II incluye las vías de circulación del oeste (DST), las vías de circulación del sur (DST), las vías de circulación del norte (DST) y una zona de precaución en el estrecho de Juan de Fuca. La presente modificación afecta al acceso oeste y la zona de precaución de la parte I y a las vías de circulación del oeste de la parte II.

Parte I	Acceso oeste (DST)	(modificado)
	Acceso sudoeste (DST)	(sin cambios)
	Zona de precaución	(modificada)
Parte II	Vías de circulación del oeste (DST)	(modificadas)
	Vías de circulación del sur (DST)	(sin cambios)
	Vías de circulación del norte (DST)	(sin cambios)
	Zona de precaución	(sin cambios)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

Parte I

En los accesos al estrecho de Juan de Fuca hay dos dispositivos de separación del tráfico y una zona de precaución:

Acceso oeste

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1) 48º30',10 N, 125º09',00 W
2) 48º30',10 N, 125º04',67 W
3) 48º29',11 N, 125º04',67 W
4) 48º29',11 N, 125º09',00 W

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5) 48º32',09 N, 125º04',67 W
6) 48º32',09 N, 125º08',98 W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

7) 48º27',31 N, 125º09',00 W
8) 48º28',13 N, 125º04',67 W

Acceso sudoeste

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

10) 48º23',99 N, 125º06',54 W
11) 48º27',63 N, 125º03',38 W
12) 48º27',14 N, 125º02',08 W
13) 48º23',50 N, 125º05',26 W

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el nordeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

14)	48º22',55 N,	125º02',80 W
15)	48º26',64 N,	125º00',81 W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudoeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

8)	48º28',13 N,	125º04',67 W
9)	48º24',94 N,	125º09',00 W

Zona de precaución "JF"

Una zona de precaución "JF" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5)	48º32',09 N,	125º04',67 W
2)	48º30',10 N,	125º04',67 W
3)	48º29',11 N,	125º04',67 W
8)	48º28',13 N,	125º04',67 W
11)	48º27',63 N,	125º03',38 W
12)	48º27',14 N,	125º02',08 W
15)	48º26',64 N,	125º00',81 W
16)	48º28',13 N,	124º57',90 W
18)	48º29',11 N,	125º00',00 W
25)	48º30',10 N,	125º00',00 W
17)	48º32',09 N,	125º00',00 W

y desde aquí hasta el punto de origen en 5).

Parte II

En el estrecho de Juan de Fuca hay cuatro dispositivos de separación del tráfico y una zona de precaución.

Vías de circulación del oeste (DST)

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

18)	48º29',11 N,	125º00',00 W
19)	48º29',11 N,	124º43',78 W
20)	48º13',89 N,	123º54',84 W
21)	48º13',89 N,	123º31',98 W
22)	48º14',49 N,	123º31',98 W
23)	48º17',02 N,	123º56',46 W
24)	48º30',10 N,	124º43',50 W
25)	48º30',10 N,	125º00',00 W

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el noroeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

26)	48º16',45 N,	123º30',42 W
27)	48º15',97 N,	123º33',54 W
28)	48º18',00 N,	123º56',07 W
29)	48º32',00 N,	124º46',57 W
30)	48º32',09 N,	124º49',90 W
17)	48º32',09 N,	125º00',00 W

El tráfico puede salir de la vía de circulación entre 29) y 30) o puede permanecer en la vía entre 30) y 17), en ruta hacia la zona de precaución.

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

16)	48º28',13 N,	124º57',90 W
31)	48º28',13 N,	124º44',07 W
32)	48º12',90 N,	123º55',24 W
33)	48º12',94 N,	123º32',89 W

Vías de circulación del sur

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

34)	48º10',82 N,	123º25',44 W
35)	48º12',38 N,	123º28',68 W
36)	48º12',90 N,	123º28',68 W
37)	48º12',84 N,	123º27',46 W
38)	48º10',99 N,	123º24',84 W

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

39)	48º11',24 N,	123º23',82 W
40)	48º12',72 N,	123º25',34 W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

33)	48º12',94 N,	123º32',89 W
41)	48º09',42 N,	123º24',24 W

Vías de circulación del norte

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

42)	48º21',15 N,	123º24',83 W
43)	48º16',16 N,	123º28',50 W
44)	48º15',77 N,	123º27',18 W
45)	48º20',93 N,	123º24',26 W

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

46)	48º21',83 N,	123º25',56 W
26)	48º16',45 N,	123º30',42 W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

47)	48º20',93 N,	123º23',22 W
48)	48º15',13 N,	123º25',62 W

Vías de circulación del este

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

49)	48º13',22 N,	123º15',91 W
50)	48º14',03 N	123º25',98 W
51)	48º13',54 N,	123º25',86 W
52)	48º12',89 N,	123º16',69 W

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

54)	48º14',27 N,	123º13',41 W
55)	48º14',05 N,	123º16',08 W
48)	48º15',13 N,	123º25',62 W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

40)	48º12',72 N,	123º25',34 W
53)	48º12',34 N,	123º18',01 W

Zona de precaución

Una zona de precaución "PA" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

33)	48º12',94 N,	123º32',89 W
21)	48º13',89 N,	123º31',98 W
22)	48º14',49 N,	123º31',98 W
26)	48º16',45 N,	123º30',42 W
43)	48º16',16 N,	123º28',50 W
44)	48º15',77 N,	123º27',18 W
48)	48º15',13 N,	123º25',62 W
50)	48º14',03 N,	123º25',98 W
51)	48º13',54 N,	123º25',86 W
40)	48º12',72 N,	123º25',34 W
37)	48º12',84 N,	123º27',46 W
36)	48º12',90 N,	123º28',68 W

y desde aquí hasta el punto de origen en 33).

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "A LA ALTURA DEL CABO DE GATA"

(Carta de referencia: 45 B del Catálogo de cartas náuticas del Instituto Hidrográfico de la Marina de España, editada en marzo de 2001, que comprende de cabo Sacratif a cabo Gata.
Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum Europeo (Potsdam).)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado:

a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	36º26',89 N,	002º15',23 W
2)	36º26',89 N,	002º11',47 W
3)	36º28',13 N,	002º09',65 W

b) Una zona de separación intermedia limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

4)	36º25',70 N,	002º09',37 W
5)	36º24,´27 N,	002º11',47 W
6)	36º23',70 N,	002º15',96 W
7)	36º22',45 N,	002º16',24 W
8)	36º23',06 N,	002º11',47 W
9)	36º24',55 N,	002º09',23 W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudoeste entre la línea y la zona de separación descritas en los párrafos a) y b).

d) Una zona de separación exterior limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

10)	36º21',36 N,	002º08',85 W
11)	36º20',36 N,	002º16',72 W
12)	36º19',84 N,	002º16',84 W
13)	36º20',87 N,	002º08',80 W

e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el nordeste entre las zonas de separación descritas en los párrafos b) y d).

Zona de precaución

f) Una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	36º26',89 N,	002º15',23 W
12)	36º19',84 N,	002º16',84 W
14)	36º19',84 N,	002º20',00 W
15)	36º26',89 N,	002º20',00 W

Zona de navegación costera

g) Una zona de navegación costera comprendida entre la costa de cabo Gata y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

16)	Ermita de la Virgen del Mar (36º 49',60N,)	002º17',80 W
1)	36º26',89 N,	002º15',23 W
2)	36º26',89 N,	002º11',47 W
3)	36º28',13 N,	002º09',65 W
17)	Faro Punta de la Polacra (36º 50',60 N,)	002º00',10 W

Nota: Los buques que así lo deseen pueden notificar voluntariamente su entrada y salida del DST por conducto del MRCC de Almería utilizando el canal 16 de ondas métricas.

MODIFICACIONES DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "A LA ALTURA DEL FARO DE PORKKALA"

(Carta de referencia: FIN 952, edición de 2004
Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el Dátum geodésico WGS 84.)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado

a) Una zona de separación de una milla de anchura cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas:

5)	59°48',75 N,	024°58',50 E
6)	59°49',30 N,	025°04',50 E

b) Una vía de circulación de una milla y media de anchura a cada lado de la zona de separación.

Descripción de la zona de precaución ampliada

c) Una zona de precaución entre las siguientes posiciones geográficas:

1)	59°43',95 N,	024°31',80 E
2)	59°50',70 N,	024°57',90 E
3)	59°46',75 N,	024°59',50 E
4)	59°47',85 N,	024°30',20 E

MODIFICACIONES DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "EN EL PASO DE CALAIS (ESTRECHO DE DOVER) Y AGUAS ADYACENTES"

1 Se suprime la línea de separación que pasa por la estación F3.

2 Las posiciones geográficas que delimitan la nueva zona de precaución alrededor de la boya F3 son las siguientes (dátum geodésico WGS 1984):

1)	51º26',01 N,	002º02',67 E
2)	51º25',31 N,	002º03',81 E
3)	51º23',23 N,	001º58',69 E
4)	51º22',76 N,	001º59',59 E

3 La posición de la estación de la boya F3 y la zona que la rodea de acuerdo con lo dispuesto en la publicación de la OMI *Organización del tráfico marítimo, 7ª edición, 1999, parte D, I/4* no se modifica.

4 Se añaden flechas que indican la dirección recomendada del tráfico, de conformidad con la costumbre establecida, para los buques que cruzan la zona de precaución situada alrededor de la estación F3, pasan por la boya y la dejan a babor, como sigue:

.1 al nordeste de la estación de la boya F3, una flecha que indique la corriente de tráfico en dirección al noroeste; y

.2 al sudoeste de la estación de la boya F3, una flecha que indique la corriente de tráfico en dirección al sudeste.

***

ANEXO 28

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

MODIFICACIÓN DE LA ZONA A EVITAR EXISTENTE: BOYA CS4, PASO DE CALAIS (ESTRECHO DE DOVER)

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 1610, edición de 2001; 1828, edición de 2002.
Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico WGS 84.)

Descripción de la zona a evitar

Todos los buques deben evitar la zona circular de 0,3 millas de radio, cuyo centro se encuentra en la siguiente posición geográfica:

51°08',67 N, 001º34',02 E

Esta zona se establece a fin de deparar protección a la ayuda náutica emplazada en la posición geográfica anterior, que se considera esencial para la seguridad de la navegación.

NUEVAS ZONAS A EVITAR POR LOS BUQUES EN TRÁNSITO POR LAS ISLAS CANARIAS

(Carta de referencia: carta Nº 209 del catálogo de cartas náuticas del Instituto Hidrográfico de la Marina de España, segunda edición, 1968, 12ª impresión, 2003.
Nota: Esta carta está basada en el dátum geodésico WGS 1984.)

Descripción de las zonas a evitar

Para evitar riesgos de contaminación y daños al medio ambiente en zonas marinas especialmente sensibles, todos los buques tanque y los buques de arqueo bruto superior a 500 que transporten cargas de hidrocarburos o cargas peligrosas a granel deben evitarán las siguientes zonas:

A la altura de la isla de Lanzarote (reserva de la biosfera)

La zona delimitada por los meridianos de longitud 013°15',00 W y 013°39',00 W y los paralelos de latitud 29°07',00 N y 29°30',00 N.

A la altura de la isla de Tenerife (zona de cría de cetáceos)

La zona delimitada por el meridiano de longitud 017°22',00 W y la costa meridional de la isla y los paralelos de latitud 28°00',00 N y 28°21',00 N.

A la altura de la isla de Gran Canaria (zona de cría de cetáceos)

La zona delimitada por el meridiano de longitud 016°00',00 W y la costa y los paralelos de latitud 27°44',00 N y 28º00',00 N.

A la altura de la isla de La Palma (reserva de la biosfera)

La zona delimitada por los meridianos de longitud 017°35',00 W y 018°00',00 W y los paralelos de latitud de 28º17',00 N y 29°00',00 N.

A la altura de la isla de El Hierro (reserva de la biosfera)

La zona delimitada en las islas Canarias por el paralelo de latitud 28°00',00 N, los meridianos de longitud 017°42',00 W y 018°21',00 W y las coordenadas geográficas 27º48',00 N, 017º11',00 W, 27º23',00 N, 017º58',00 W y 27º36',00 N, 018º25',00 W.

***

ANEXO 29

RESOLUCIÓN MSC.213(81)
(adoptada el 12 de mayo de 2006)

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EN LAS ISLAS CANARIAS

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), relativa a la adopción de los sistemas de notificación obligatoria para buques por la Organización,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.858(20), por la que se decidió que la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización la desempeñará el Comité,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, adoptados mediante la resolución MSC.43(64) y enmendados mediante las resoluciones MSC.111(73) y MSC.181(79),

HABIENDO EXAMINADO la recomendación del Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 51º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, el Sistema de notificación para buques en las islas Canarias, como se describe en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE que este sistema de notificación obligatoria para buques entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 2006; y

3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio.

ANEXO 1

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA
PARA BUQUES EN LAS ISLAS CANARIAS

El sistema de notificación obligatoria para buques en las islas Canarias (CANREP) se establece en las islas Canarias.

1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA

1.1 Buques que están obligados a participar en el sistema de notificación obligatoria CANREP:

Buques tanque de peso muerto igual o superior a 600, en tránsito por las islas Canarias o con origen o destino en puertos canarios o de tráfico interinsular, que transporten una carga de:

.1 crudos pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m^3;

.2 fueloils pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m^3 o una viscosidad cinemática a 50°C superior a 180 mm^2/s; y

.3 asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

2 LÍMITES GEOGRÁFICOS DE LA ZONA DE NOTIFICACIÓN DE LAS ISLAS CANARIAS

2.1 La zona marítima que se propone está limitada exteriormente por una línea poligonal que une los extremos del límite exterior del mar territorial (12 millas náuticas) que rodea al archipiélago, siendo las coordenadas de los puntos de inflexión las siguientes (ver plano en apéndice 3):

Denominación	Latitud	Longitud
A	28º56' N	018º13' W
B	29º04' N	017º47' W
C	28º48' N	016º04' W
D	28º22' N	015º19' W
E	28º19' N	014º36' W
F	29º37' N	013º39' W
G	29º37' N	013º19' W
H	29º17' N	013º06' W
I	27º57' N	013º48' W
J	27º32' N	015º35' W
K	27º48' N	016º45' W
L	27º48' N	017º11' W
M	27º23' N	017º58' W
N	27º36' N	018º25' W

2.2 La carta de referencia es la Nº 209 del Instituto Hidrográfico de la Marina (dátum geodésico WGS 1984).

3 FORMATO Y CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES, HORAS Y SITUACIONES GEOGRÁFICAS EN QUE SE HAN DE EFECTUAR, AUTORIDAD A LA QUE DEBEN ENVIARSE Y SERVICIOS DISPONIBLES

3.1 Formato

3.1.1 Las notificaciones CANREP se enviarán a uno de los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima enumerados en el apéndice 1, y se elaborarán de conformidad con el formato que se indica en el apéndice 2.

3.1.2 El formato de la notificación que se describe *infra* se ajusta a lo dispuesto en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20).

3.2 Contenido

3.2.1 Las notificaciones que han de efectuar los buques participantes contienen los datos esenciales para cumplir los objetivos del sistema:

.1 el nombre del buque, el distintivo de llamada, el número de identificación IMO o ISMM y su situación son necesarios para establecer la identidad del buque y su situación inicial (letras A, B y C);

.2 la derrota, velocidad y destino del buque son importantes para el seguimiento de su ruta y para poner en marcha las medidas de búsqueda y salvamento si en la pantalla no aparece una notificación de dicho buque, para fomentar medidas para la navegación del buque en condiciones de seguridad, y también para impedir que se ocasione contaminación en las zonas en las que las condiciones meteorológicas sean extremas (letras E, F, G y I);

.3 el número de personas a bordo, y otra información pertinente, son elementos importantes para la asignación de recursos en una operación de búsqueda y salvamento (letras P, T y W); y

.4 de conformidad con las disposiciones de los Convenios SOLAS y MARPOL, los buques suministrarán información sobre los defectos, averías, deficiencias u otras limitaciones (letra Q), así como información adicional (letra X).

3.3 Hora y situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

3.3.1 Los buques tienen que enviar una notificación:

.1 al entrar en la zona de notificación, según se define en el párrafo 2; o

.2 inmediatamente después de salir de un puerto, terminal o fondeadero que se encuentre en la zona de notificación; o

.3 cuando se desvíen de la ruta que lleva al puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar en la zona de notificación; o

.4 cuando sea necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas; por avería del equipo o por un cambio en el estado de navegación; y

.5 cuando finalmente se salga de la zona de notificación.

3.3.2 Los buques no tendrán que enviar una notificación si, cuando naveguen normalmente por la zona de notificación, cruzan el perímetro de la misma sin que se trate de la entrada inicial ni de la salida final.

3.4 Autoridades en tierra a las que se envían las notificaciones

3.4.1 Al entrar a la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán a uno de los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima enumerados en el apéndice 1, según el siguiente criterio:

i) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a levante del Meridiano de longitud 015º30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas.

ii) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a poniente del Meridiano de longitud 015º30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife.

3.4.2 A la salida de la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán al mismo centro al que hayan notificado la entrada.

3.4.3 Las notificaciones se elaborarán de conformidad con el formato que se indica en el apéndice 2.

3.4.4 Las notificaciones pueden enviarse por cualquier medio que haga posible su recepción por los medios indicados en el apéndice 1.

4 INFORMACIÓN QUE SE HA DE FACILITAR A LOS BUQUES PARTICIPANTES Y PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR

4.1 Si así se solicitara, los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima enumerados en el apéndice 1 podrán facilitar a los buques información importante para la seguridad de la navegación en la zona de notificación del buque, mediante dispositivos de radiodifusión.

4.2 Si fuera necesario, a un buque dado se le puede informar a título individual respecto de las condiciones locales específicas.

5 RADIOCOMUNICACIONES REQUERIDAS PARA EL SISTEMA, FRECUENCIAS EN QUE HAN DE TRANSMITIRSE LAS NOTIFICACIONES E INFORMACIÓN QUE ÉSTAS DEBEN CONTENER

5.1 Los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima a los que hay que enviar las notificaciones se mencionan en el apéndice 1.

5.2 Las notificaciones que tiene que efectuar un buque al entrar a la zona de notificación y navegar por ella comenzarán con la palabra CANREP e incluirán una abreviatura de dos letras que permitirá su identificación, (plan de navegación, notificación final o notificación de cambio de derrota). Las notificaciones con este prefijo se enviarán gratuitamente.

5.3 Según sea el tipo de notificación, ésta incluirá la siguiente información, como se indica en el párrafo 6 del apéndice 2:

A: Identificación del buque (nombre del buque, distintivo de llamada, número de identificación IMO y número ISMM)
B: Grupo de la hora y de la fecha
C: Situación
E: Rumbo verdadero
F: Velocidad
G: Nombre del último puerto en que se hizo escala
I: Nombre del próximo puerto de escala y hora estimada de llegada
P: Tipo(s) de carga, y la cantidad y clasificación de la OMI si se transportan cargas potencialmente peligrosas.
Q: Se utilizará en casos de defectos o deficiencias que afecten a la navegación normal
T: Dirección para la comunicación de información sobre la carga
W: Número de personas a bordo
X: Datos varios aplicables a dichos buques tanque:

- cantidad estimada y características del combustible líquido para los buques tanque que lleven más de 5 000 toneladas del mismo;
- estado de navegación (por ejemplo, desplazamiento por propulsión propia, con capacidad de maniobra restringida, etc.).

5.4 El formato de las notificaciones será acorde con la resolución A.851(20).

6 REGLAMENTACIÓN VIGENTE EN LA ZONA DE COBERTURA DEL SISTEMA

6.1 Reglamento de Abordajes

El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de Abordajes), enmendado, es aplicable en toda la zona de cobertura del sistema.

7 INSTALACIONES EN TIERRA DE APOYO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

7.1 Los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima a los que hay que enviar las notificaciones se mencionan en el apéndice 1.

7.2 Los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima, o cualquier otra instalación que forme parte del servicio, contarán con personal en todo momento.

7.3 La formación que recibe el personal de los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima se ajusta a las recomendaciones nacionales e internacionales, y comprende un estudio general de las medidas de seguridad de la navegación y las disposiciones nacionales e internacionales (OMI) pertinentes respecto de tales medidas.

7.4 Se aceptan todos los medios de comunicación que hagan posible su recepción por los medios indicados en el apéndice 1.

8 MEDIDAS EN CASO DE QUE UN BUQUE NO CUMPLA LAS PRESCRIPCIONES DEL SISTEMA

8.1 El sistema tiene por objeto la puesta en marcha de las medidas de búsqueda y salvamento marítimos y de las necesarias para evitar la contaminación de la forma más rápida y eficaz posible si se notifica una emergencia o no se recibe la notificación de un buque que se preveía recibir, y no puede establecerse comunicación con el mismo. Se desplegarán todos los medios disponibles para conseguir la plena participación de los buques que tengan que efectuar notificaciones. Si éstos no se presentan y al buque infractor se le puede identificar sin lugar a dudas, se informará a las Autoridades correspondientes del Estado de abanderamiento en cuestión para que procedan a investigar la situación y a iniciar posibles acciones judiciales de conformidad con su legislación nacional. El sistema de notificación obligatoria para buques CANREP es solamente para el intercambio de información y no concede autoridad complementaria alguna para imponer cambios en las actividades del buque. Dicho sistema de notificación se implantará de conformidad con lo dispuesto en la CONVEMAR, el Convenio SOLAS y otros instrumentos internacionales pertinentes, de modo que el sistema de notificación no constituirá la base para impedir el paso de un buque en tránsito por la zona de notificación.

APÉNDICE 1

INSTALACIONES A LAS QUE HAY QUE ENVIAR LAS NOTIFICACIONES (SITUACIONES GEOGRÁFICAS REMITIDAS AL DÁTUM GEODÉSICO WGS 1984)

MRCC Tenerife	28º28' N 016º14' W
Teléfono:	+34 900 202 111
Correo electrónico:	canrep.tenerife@sasemar.es
Canales de ondas métricas:	16 y 70
Canales de ondas hectométricas:	2182

Sistema de identificación automática (SIA)

MRCC Las Palmas	28º09' N 015º25' W
Teléfono:	+34 900 202 112
Correo electrónico:	canrep.laspalmas@sasemar.es
Canales de ondas métricas:	16 y 70
Canales de ondas hectométricas:	2182

Sistema de identificación automática (SIA)

APÉNDICE 2

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EN LAS ISLAS CANARIAS (CANREP)

Normas para la elaboración de notificaciones

1 Los buques que se dirijan a la zona de notificación de las islas Canarias o procedan de ella enviarán una notificación:

.1 al entrar a la zona de notificación; o

.2 inmediatamente después de salir de un puerto, terminal o fondeadero que se encuentre en la zona de notificación; o

.3 cuando se desvíen de la ruta que lleva al puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar en la zona de notificación; o

.4 cuando sea necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas o por avería del equipo o cuando se necesite información bajo "Q"; y

.5 cuando finalmente se salga de la zona de notificación.

2 Los buques no tendrán que remitir una notificación si -cuando naveguen normalmente por la zona de notificación- cruzan el perímetro de la misma sin que se trate de la entrada inicial ni los de salida definitiva.

3 Al entrar a la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán a uno de los Centros de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima enumerados en el apéndice 1, según el siguiente criterio:

i) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a levante del Meridiano de longitud 015º30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas.

ii) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a poniente del Meridiano de longitud 015º30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife.

4 A la salida de la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán al mismo Centro al que hayan notificado la entrada.

5 Cada notificación comenzará con la palabra CANREP y una abreviatura de dos letras que permitirá su identificación. Los mensajes con este prefijo se enviarán gratuitamente y se calificarán de URGENTES.

6 Las notificaciones se elaborarán de conformidad con el cuadro que sigue. Los designadores A, B, C, E, F, G, I, P, T, W y X son obligatorios en las notificaciones correspondientes al plan de navegación, A, B, C, E y F para una notificación final, A, B, C, E, F, e I para una notificación de cambio de derrota. El designador Q también se incluirá siempre que en la zona de notificación se produzca algún problema, incluidos los fallos, averías, deficiencias o circunstancias que perturben la navegación normal.

Designador	**Función**	**Texto**
Nombre del sistema	**Palabra de código**	**"CANREP"**
	Tipo de notificación: Plan de navegación: Notificación final: Notificación de cambio de derrota:	Uno de los identificadores de 2 letras que siguen: "SP" (Plan de navegación) "FR" (Notificación final -al salir definitivamente de la zona de notificación) incluyendo sólo **A, B, C, E y F** "DR" (Notificación de cambio de derrota) incluyendo sólo **A, B, C, E, F e I**
A	Buque	Nombre y distintivo de llamada. (Nombre del buque, distintivo de llamada, Número de identificación IMO y número ISMM), (por ejemplo: NONESUCH/KTOI)
B	Grupo de la fecha y la hora correspondientes a la situación según el designador C dado en UTC (Tiempo universal coordinado)	Un grupo de 6 cifras seguido de una Z. Las dos primeras cifras indican la fecha del mes, las dos siguientes las horas y las dos últimas los minutos. La Z indica que la hora aparece en UTC (por ejemplo: 081340Z)
C	Situación (latitud y longitud)	Un grupo de 4 cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con el sufijo N, y un grupo de 5 cifras para indicar la longitud en grados y minutos, con el sufijo W (por ejemplo: 2836 N, 01545 W)
E	Rumbo	Rumbo verdadero. Un grupo de 3 cifras (por ejemplo: 210)
F	Velocidad	Velocidad en nudos. Un grupo de 2 dígitos (por ejemplo: 14)
G	Nombre del ultimo puerto en el que se hizo escala	El nombre del último puerto en el que se hizo escala (por ejemplo: estrecho de Gibraltar)
I	Destino y ETA (UTC)	El nombre del destino seguido de la hora estimada de llegada, expresada como se indica en el designador B (por ejemplo: Ciudad del Cabo 181400Z)
P	Carga	El tipo o tipos de carga, y la cantidad y clasificación de la OMI si se transportan cargas potencialmente peligrosas

Designador	Función	Texto
Nombre del Sistema	**Palabra de código**	**"CANREP"**
Q	Defectos, averías, deficiencias, limitaciones	Indicación sucinta de defectos, incluidas las averías, deficiencias u otras circunstancias que afecten al curso normal de la navegación
T	Dirección a la que dirigir la información sobre la carga	Nombre, número de teléfono y: facsímile, dirección de correo electrónico o URL
W	Número total de personas a bordo	Se indicará el número
X	Datos varios	Datos varios aplicables a dichos buques tanque: - Características y cantidad aproximada de combustible líquido para buques tanque que transporten más de 5 000 toneladas del mismo, - Estado de navegación (por ejemplo, desplazamiento por propulsión propia, anclado, sin gobierno, con capacidad de maniobra restringida, restringido por su calado, amarrado, varado etc.)

7 El plan de navegación ("SP") se enviará como una primera notificación:

a) Al entrar en la zona de notificación, según la definición del párrafo 2.1.

b) Al salir del último puerto situado en la zona de notificación.

Ejemplo:

Nombre de la estación a la que se envía la notificación: CANREP - SP

A. GOLAR STIRLING/9001007
B. 261520Z
C. 2836N01545W
E. 210
F. 15
G. ESTRECHO DE GIBRALTAR
I. CIUDAD DEL CABO 230230Z
P. 56,000 TONNES HEAVY FUEL OILS
T. J Smith, 00 47 22 31 56 10, Facsímil 00 47 22 31 56 11
W. 23
X. NINGUNO, NINGUNO

8 La notificación final ("FR") se enviará:

a) Al salir de la zona de notificación.

b) A la llegada al puerto de destino situado en la zona de notificación.

Ejemplo:

Nombre de la estación a la que se envía la notificación: CANREP - FR

A. GOLAR STIRLING/9001007
B. 261805Z
C. 2802N01614W
E. 175
F. 16

9 La notificación de cambio de derrota ("DR") se enviará:

a) cuando se desvíen de la ruta que lleva a su puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar a la zona de notificación.

b) cuando es necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas, por avería del equipo o por un cambio en el estado de navegación.

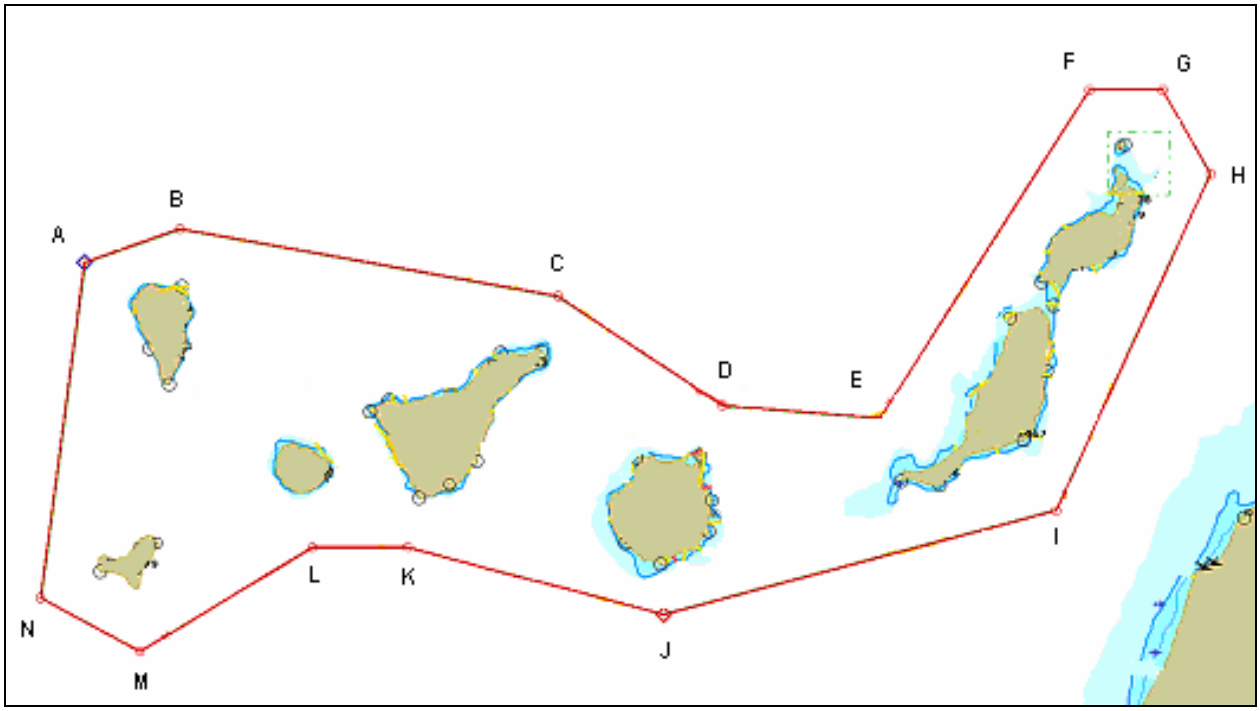
Ejemplo:

Nombre de la estación a la que se envía la notificación: CANREP - FR

A. GOLAR STIRLING/9001007
B. 261605Z
C. 2821N01557W
E. 280
F. 14
I. SANTA CRUZ DE TENERIFE 261645Z
X. NINGUNO, SATISFACTORIO

APÉNDICE 3

CARTA NÁUTICA REDUCIDA



ANEXO 2

RESUMEN

1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA

1.1 Buques que están obligados a participar en el sistema de notificación obligatoria para buques CANREP:

Buques tanque de peso muerto igual o suprior a 600, en tránsito por las islas Canarias o con origen o destino en puertos canarios o de tráfico interinsular, que transporten una carga de:

.1 crudos pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m^3;

.2 fueloils pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m^3 o una viscosidad cinemática a 50°C superior a 180 mm^2/s; y

.3 asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

2 SITUACIÓN GEOGRÁFICA EN QUE SE HAN DE EFECTUAR LAS NOTIFICACIONES

Los buques que viajen hacia las islas Canarias o salgan de ella enviarán una notificación:

.1 al entrar en la zona de notificación; o

.2 inmediatamente después de salir de un puerto, terminal o fondeadero que se encuentre en la zona de notificación; o

.3 cuando se desvíen de la ruta que lleva al puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar en la zona de notificación; o

.4 cuando sea necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas, por avería del equipo o por un cambio en el estado de navegación; y

.5 cuando finalmente se salga de la zona de notificación.

CARTAS DE REFERENCIA

La carta de referencia es la Nº 209 del Instituto Hidrográfico de la Marina (dátum geodésico WGS 1984).

3 FORMATO DE LA NOTIFICACIÓN

Identificador del sistema: CANREP

Datos a transmitir en la zona CANREP:

A: Identificación del buque (nombre del buque, distintivo de llamada, número de identificación IMO y número ISMM)
B: Grupo de la hora y de la fecha
C: Situación
E: Rumbo verdadero
F: Velocidad
G: Nombre del último puerto en que se hará escala
I: Nombre del próximo puerto de escala y hora estimada de llegada
P: Tipo(s) de carga, y la cantidad y clasificación de la OMI si se transportan cargas potencialmente peligrosas.
Q: A utilizar en casos de defectos o deficiencias que afecten a la navegación normal.
T: Dirección para la comunicación de información sobre la carga
W: Número de personas a bordo
X: Datos varios aplicables a dichos buques tanque:

- cantidad estimada y características del combustible líquido para los buques tanque que lleven más de 5 000 toneladas del mismo;
- estado de navegación (por ejemplo, desplazamiento por propulsión propia, con capacidad de maniobra restringida, etc.).

4 AUTORIDADES EN TIERRA A LAS QUE SE ENVÍAN LAS NOTIFICACIONES

4.1 Al entrar a la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán a uno de los Centros de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima enumerados en el apéndice 1, según el siguiente criterio:

i) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a levante del Meridiano de longitud 015º30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas.

ii) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a poniente del Meridiano de longitud 015º30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife.

4.2 A la salida de la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán al mismo Centro al que hayan notificado la entrada.

5 TELECOMUNICACIONES

Las notificaciones pueden enviarse, sin coste, por cualquier medio que haga posible su recepción por los medios indicados en el apéndice 1.

***

ANEXO 30

RESOLUCIÓN MSC.214(81)
(adoptada el 12 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT) DE A BORDO (RESOLUCIÓN A.861(20)) Y LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA SIMPLIFICADOS (RDT-S) DEL BUQUE (RESOLUCIÓN MSC.163(78))

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.886(21), por la que la Asamblea decidió que la función de adoptar normas de funcionamiento del equipo radionáutico y de navegación así como enmiendas a las mismas, la desempeñará el Comité de Seguridad Marítima en nombre de la Organización,

HABIENDO EXAMINADO la resolución A.861(20), sobre Normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo, y la resolución MSC.163(78), sobre Normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S) del buque, y las prescripciones para extraer los datos almacenados de los RDT y los RDT-S,

RECONOCIENDO que, después de un accidente, es necesario que los investigadores puedan descargar los datos almacenados y reproducir la información de los RDT/RDT-S sin demora,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 51º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo y la Recomendación sobre los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S) del buque, que figuran en los anexos 1 y 2, respectivamente, de la presente resolución;

2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se aseguren de que los RDT y RDT-S:

a) instalados antes del 1 de junio de 2008, se ajustan a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en los anexos de las resoluciones A.861(20) y MSC.163(78), respectivamente; y

b) instalados el 1 de junio de 2008 o posteriormente, se ajustan además a prescripciones no inferiores a las contempladas en las enmiendas a dichas normas de funcionamiento especificadas en los anexos 1 y 2 de la presente resolución.

ANEXO 1

ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN SOBRE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT) DE A BORDO (RESOLUCIÓN A.861(20))

ANEXO DE LA RESOLUCIÓN A.861(20)

Se añade la nueva sección 8 siguiente:

"**8 EQUIPO DE DESCARGA Y REPRODUCCIÓN PARA LAS AUTORIDADES INVESTIGADORAS**

8.1 Interfaz para la salida de datos

Los RDT proporcionarán una interfaz para descargar los datos almacenados y reproducir la información en un computador externo. Dicha interfaz deberá ser compatible con un formato reconocido internacionalmente como *Ethernet*, *USB*, *FireWire*, o equivalente.

8.2 Programa informático para la descarga y la reproducción de los datos

8.2.1 Para cada instalación de RDT se proporcionará una copia del programa informático que permita descargar los datos almacenados en un computador portátil externo conectado y reproducir esos datos.

8.2.2 Este programa deberá ser compatible con un sistema operativo disponible en computadores portátiles disponibles comercialmente, y se facilitará un dispositivo de almacenamiento portátil, como CD-ROM, DVD, memoria portátil USB, etc.

8.2.3 Se deberán incluir instrucciones para el uso del programa informático y para la conexión del ordenador portátil externo al RDT.

8.2.4 El dispositivo de almacenamiento portátil que contenga el soporte lógico, las instrucciones y toda pieza especial (no disponible comercialmente) necesaria para la conexión física del ordenador portátil externo deberán guardarse dentro de la unidad principal del RDT.

8.2.5 En los casos en que se utilicen formatos especiales o propios de compañías para almacenar los datos en el RDT, se deberá proporcionar el soporte lógico que permita la conversión de los datos almacenados a los formatos normalizados abiertos del sector en el dispositivo de almacenamiento portátil o dejarlo instalado en el RDT."

ANEXO 2

ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN SOBRE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA SIMPLIFICADOS (RDT-S) DEL BUQUE (RESOLUCIÓN MSC.163(78))

ANEXO DE LA RESOLUCIÓN MSC.163(78)

Se añade la nueva sección 8 siguiente:

"**8 EQUIPO DE DESCARGA Y REPRODUCCIÓN PARA LAS AUTORIDADES INVESTIGADORAS**

8.1 Interfaz para la salida de datos

Los RDT-S proporcionarán una interfaz para descargar los datos almacenados y reproducir la información en un computador externo. Dicha interfaz deberá ser compatible con un formato reconocido internacionalmente como *Ethernet*, *USB*, *FireWire*, o equivalente.

8.2 Programa informático para la descarga y la reproducción de los datos

8.2.1 Para cada instalación de RDT se proporcionará una copia del programa informático que permita descargar los datos almacenados en un computador portátil externo conectado y reproducir esos datos.

8.2.2 Este programa deberá ser compatible con un sistema operativo disponible en computadores portátiles disponibles comercialmente, y se facilitará un dispositivo de almacenamiento portátil, como CD-ROM, DVD, memoria portátil USB, etc.

8.2.3 Se deberán incluir instrucciones para el uso del programa informático y para la conexión del ordenador portátil externo al RDT-S.

8.2.4 El dispositivo de almacenamiento portátil que contenga el soporte lógico, las instrucciones y toda pieza especial (no disponible comercialmente) necesaria para la conexión física del ordenador portátil externo deberán guardarse dentro de la unidad principal del RDT-S.

8.2.5 En los casos en que se utilicen formatos especiales o propios de compañías para almacenar los datos en el RDT-S, se deberá proporcionar el soporte lógico que permita la conversión de los datos almacenados a los formatos normalizados abiertos del sector en el dispositivo de almacenamiento portátil o dejarlo instalado en el RDT-S."

***

ANEXO 31

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

ANEXO B
ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADOS POR SU PROTOCOLO DE 1988

ANEXO I
REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

CAPÍTULO II
CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Regla 22 – Imbornales, tomas y descargas

1 En el párrafo 4) de la regla, la referencia al párrafo "2)" se sustituye por la referencia al párrafo "1)".

CAPÍTULO III
FRANCOBORDOS

Regla 39 – Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva

2 En el párrafo 1) de la regla, se sustituyen las palabras "d_1 el calado en el 85% del puntal D, en m;" por las palabras "d1 el calado en el 85% del puntal de trazado inferior, en m;".

***

ANEXO 32

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

CAPÍTULO 4
EXTINTORES DE INCENDIO

3.2 Dispositivos lanzaespuma portátiles

1 Se sustituye la sección 3.2 por la siguiente:

"3.2 Dispositivos lanzaespuma portátiles

Un dispositivo lanzaespuma portátil constará de una lanza para espuma/ramal de tubería, ya sea de tipo autoeductor o en combinación con un eductor separado, que se pueda conectar al colector contraincendios mediante una manguera contraincendios, de un recipiente portátil que contenga como mínimo 20 *l* de líquido espumógeno y de por lo menos un recipiente de respeto de líquido espumógeno de la misma capacidad.

3.2.1 Prestaciones del sistema

3.2.1.1 La lanza/ramal de tubería y el eductor producirán espuma suficiente de tipo adecuado para extinguir un incendio de hidrocarburos, con un caudal de solución de espuma de 200 *l*/min como mínimo a presión nominal en el colector contraincendios.

3.2.1.2 La Administración aprobará el concentrado de espuma basándose en las directrices elaboradas por la Organización.*

3.2.1.3 Los valores de la expansión de la espuma y el tiempo de desecación de la espuma producida por el dispositivo lanzaespuma portátil no se alejará en más del ±10% de lo prescrito en el párrafo 3.2.1.2.

3.2.1.4 El dispositivo lanzaespuma portátil deberá estar debidamente proyectado, de modo que resista los efectos de la obstrucción, los cambios de temperatura, las vibraciones, la humedad, los choques, los golpes y la corrosión que se producen normalmente en los buques."

---

* Véanse las Directrices para la aplicación de criterios de eficacia y ensayo y para la verificación de los concentrados de espuma de baja expansión empleados en los sistemas fijos de extinción de incendios (MSC/Circ.582/Corr.1).

CAPÍTULO 6
SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS A BASE DE ESPUMA

2 Especificaciones técnicas

2 Se sustituye el párrafo 2.3.1.2 por el siguiente:

"2.3.1.2 El sistema podrá descargar a través de orificios fijos de descarga, en no más de 5 min, una cantidad de espuma suficiente para producir una manta de espuma eficaz sobre la mayor de las superficies en que haya riesgo de que se derrame combustible líquido."

CAPÍTULO 7
SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS POR ASPERSIÓN DE AGUA A PRESIÓN Y POR NEBULIZACIÓN

2 Especificaciones técnicas

3 Se sustituye la sección 2 por la siguiente:

"2.1 Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión

Los sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para espacios de máquinas y cámaras de bombas de carga serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*.

2.2 Sistemas equivalentes de extinción de incendios por nebulización

Los sistemas de extinción de incendios por nebulización para espacios de máquinas y cámaras de bombas de carga serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*."

***

* Véanse las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (MSC/Circ.1165).

ANEXO 33

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO II-2
CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Regla 4 – Probabilidad de ignición

1 Se añade el texto siguiente al final del párrafo 5.2.3:

"con la salvedad de que la norma "A-0" es aceptable para las ventanas y portillos que se encuentran fuera de la zona especificada en la regla II-2/9.2.4.2.5."

***

ANEXO 34

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO III
DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

Regla 3 - Definiciones

1 Se añade el nuevo párrafo 25 siguiente:

"25 *Condiciones desfavorables de asiento y escora*: un asiento de hasta 10º y una escora de hasta 20º a una u otra banda; o bien, la combinación más adversa de los ángulos máximos de escora y asiento de un buque que se encuentra en la condición de estabilidad sin avería y, si corresponde, la condición de estabilidad con avería, que contribuye al índice obtenido de conformidad con la regla II-1/7, si este valor es inferior."

Regla 6 - Comunicaciones

2 El párrafo 4.3 actual se sustituye por el siguiente:

"4.3 El sistema de alarma general de emergencia será audible en todos los espacios de alojamiento y en los espacios en los que normalmente trabaje la tripulación. En los buques de pasaje, el sistema también será audible en todas las cubiertas expuestas."

Regla 11 - Disposiciones para la reunión y el embarco en las embarcaciones de supervivencia

3 En la primera frase del párrafo 7 se sustituye la expresión "en condiciones desfavorables" por "en todas las condiciones"; el resto de la enmienda no afecta al texto español.

Regla 13 - Estiba de las embarcaciones de supervivencia

4 El apartado .2 del párrafo 1 se sustituye por el siguiente:

".2 tan cerca de la superficie del agua como sea prudente y posible y, en el caso de las embarcaciones de supervivencia que no sean balsas salvavidas destinadas a ser puestas a flote lanzándolas por la borda, de modo que la embarcación de supervivencia, en su posición de embarco, quede como mínimo a 2 m por encima de la flotación correspondiente a la carga máxima del buque, en condiciones desfavorables de asiento y escora, o de los grados necesarios para que el borde de la cubierta superior del buque que esté expuesta a la intemperie y al mar se sumerja, si este segundo valor es menor;"

5 Se añade en el párrafo 1 el nuevo apartado .6 siguiente:

".6 en el caso de los botes salvavidas de caída libre, de modo que la distancia máxima medida desde la superficie del agua en calma hasta el punto más bajo del bote salvavidas cuando éste se encuentra en su posición de puesta a flote en condiciones desfavorables de asiento y escora, en flotación de navegación

marítima con calado mínimo, no supere la altura de certificación del bote salvavidas."

Regla 14 - Estiba de los botes de rescate

6 Se añaden las palabras "y, si son inflables, completamente inflados en todo momento" al final del párrafo 14.1.

Regla 15 - Estiba de los sistemas de evacuación marinos

7 Se añade la frase siguiente al principio del párrafo 1:

"Todos los sistemas de evacuación marinos se estibarán en una posición tal que estén disponibles para su utilización según la modalidad de proyecto en condiciones desfavorables de asiento y escora."

Regla 16 - Medios de puesta a flote y de recuperación de las embarcaciones de supervivencia

8 Se sustituye el aparatado .2 del párrafo 1 por el siguiente:

".2 en las que se embarque desde un lugar en cubierta situado a menos de 4,5 m por encima de la flotación de navegación marítima con calado mínimo y que estén estibadas de forma que se puedan poner a flote directamente desde la posición de estiba, en condiciones desfavorables de asiento y escora; o"

9 Se sustituye el aparatado .4 del párrafo 1 por el siguiente:

".4 que haya además de las embarcaciones de supervivencia para el 200% del número total de personas que vayan a bordo del buque y que estén estibadas de forma que se puedan poner a flote directamente desde la posición de estiba, en condiciones desfavorables de asiento y escora; o"

10 Se sustituye el aparatado .5 del párrafo 1 por el siguiente:

".5 que se provean para ser utilizadas con un sistema de evacuación marino que cumpla lo prescrito en la sección 6.2 del Código y que estén estibadas de forma que se puedan poner a flote directamente desde la posición de estiba, en condiciones desfavorables de asiento y escora."

11 Se sustituye el párrafo 6 por el siguiente:

"6 Cuando se utilicen tiras en los dispositivos de puesta a flote, éstas tendrán la longitud suficiente para que las embarcaciones de supervivencia lleguen al agua cuando el buque está en la flotación de navegación marítima con calado mínimo y en condiciones desfavorables de asiento y escora."

12 Se sustituye el párrafo 10 por el siguiente:

"10 Si se llevan botes salvavidas parcialmente cerrados que cumplan lo prescrito en la sección 4.5 del Código, se proveerá un nervio tendido entre las cabezas de los pescantes al que vayan fijados dos cabos salvavidas al menos cuya longitud sea suficiente para llegar al agua cuando el buque está en la flotación de navegación marítima con calado mínimo y en condiciones desfavorables de asiento y escora."

Regla 19 - Formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia

13 Se sustituye el párrafo 3.3.4 por el siguiente:

"3.3.4 En el caso de los botes salvavidas previstos para ser puestos a flote por caída libre, la tripulación deberá subir a bordo del bote, al menos una vez cada tres meses durante un ejercicio de abandono del buque, sujetarse adecuadamente en sus asientos y realizar todo el procedimiento de puesta a flote simulada salvo la suelta del bote (es decir, no se soltará el gancho de suelta). A continuación, el bote salvavidas se pondrá a flote por caída libre sólo con la tripulación necesaria para su manejo, o se arriará hasta el agua utilizando los medios secundarios de puesta a flote, sin la tripulación a bordo, y entonces será maniobrado en el agua por la tripulación encargada de su manejo. A intervalos no superiores a seis meses, se pondrá a flote por caída libre el bote llevando a bordo únicamente la tripulación para su manejo, o bien se llevará a cabo una simulación de puesta a flote, de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización.[*]"

[*] Véase la circular MSC.1/Circ.1206 sobre Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas.

Regla 20 - Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección

14 El texto de los párrafos 4.1 y 4.2 se sustituye por el siguiente:

"Las tiras utilizadas en los dispositivos de puesta a flote se inspeccionarán periódicamente[*], prestando especial atención a las zonas que pasen a través de poleas, y se renovarán cuando sea necesario debido a su deterioro, o a intervalos que no excedan de cinco años, si este plazo es más corto."

[*] Véase la circular MSC.1/Circ.1206 sobre Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas.

15 En la tercera frase del párrafo 6.2 se sustituyen las palabras "se le hará funcionar durante el periodo que prescriba el manual del fabricante" por "se podrá proporcionar un recipiente de agua apropiado".

16 Se sustituye el título del párrafo 8 por el siguiente:

"8 Servicio de mantenimiento de las balsas salvavidas inflables, los chalecos salvavidas inflables y los sistemas de evacuación marinos, y mantenimiento y reparación de los botes de rescate inflados"

17 Se sustituye la segunda frase del párrafo 11.1.3 por la sigueinte:

"La carga que se aplique será igual a la masa de la embarcación de supervivencia o el bote de rescate sin nadie a bordo, con la excepción de que al menos una vez cada cinco años la prueba se realizará con una carga de prueba equivalente a 1,1 veces el peso de la embarcación de supervivencia o bote de rescate con su asignación completa de personas y equipo."

18 Se sustituye el encabezamiento del párrafo 11.2 por el siguiente:

"11.2 Los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas o los botes de rescate, incluidos los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre:"

19 En la primera frase del párrafo 11.2.3 se sustituye "bote salvavidas" por "bote".

20 Se añade a la regla el nuevo párrafo 11.3 siguiente:

"11.3 Los ganchos de suelta automática de las balsas salvavidas de pescante:

.1 serán objeto de un mantenimiento de conformidad con las instrucciones de mantenimiento a bordo, según lo prescrito en la regla 36;

.2 serán objeto de un examen minucioso y de una prueba de funcionamiento durante los reconocimientos anuales prescritos en las reglas I/7 y I/8, los cuales estarán a cargo de personal adecuadamente capacitado y familiarizado con el sistema; y

.3 se someterán a una prueba de funcionamiento con una carga equivalente a 1,1 veces la masa total de la balsa salvavidas con su asignación completa de personas y equipo cada vez que se examine el gancho de suelta. El examen y la prueba se llevarán a cabo como mínimo una vez cada cinco años.*"

---

* Véase la Recomendación sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.689(17). Tratándose de dispositivos instalados a bordo el 1 de julio de 1999 o posteriormente, véase la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.81(70).

Regla 21 - Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

21 Se sustituye el encabezamiento del párrafo 1.2 por el siguiente:

"1.2 Los buques de pasaje destinados a viajes internacionales cortos llevarán:"

22 Se suprime el párrafo 1.3 y se vuelven a numerar los siguientes párrafos en consecuencia.

23 Se sustituye el párrafo 2.3 por el sigueinte:

"2.3 Podrá aceptarse un bote salvavidas como bote de rescate a condición de que éste y sus medios de puesta a flote y recuperación cumplan también lo prescrito para un bote de rescate."

24 En el párrafo 3.2 se suprimen las palabras "y que cumplan las normas especiales de compartimentado prescritas en la regla II-1/65".

Regla 31 - Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

25 Se sustituye el aparatado .2 del párrafo 1.1 por el siguiente:

".2 además, una o varias balsas salvavidas inflables o rígidas que cumplan lo prescrito en las secciones 4.2 ó 4.3 del Código, cuya masa sea inferior a 185 kg, estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta y cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo. Si la balsa o las balsas salvavidas no tienen una masa inferior a 185 kg o no están estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta, la capacidad total disponible en cada banda bastará para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo."

26 Se sustituye el aparatado .2 del párrafo 1.3 por el siguiente:

".2 a menos que las balsas salvavidas prescritas en el párrafo 1.3.1 tengan una masa inferior a 185 kg o vayan estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta, se proveerán balsas salvavidas adicionales de modo que la capacidad total disponible en cada banda baste para dar cabida al 150% del número total de personas que vayan a bordo;"

27 Se sustituye el aparatado .4 del párrafo 1.3 por el siguiente:

".4 en previsión de que alguna de las embarcaciones de supervivencia pueda perderse o quedar inservible, habrá suficientes embarcaciones de supervivencia en cada banda, incluidas las que tengan una masa inferior a 185 kg y vayan estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta, para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo."

28 La segunda frase del párrafo 2 se sustituye por la siguiente:

"Podrá aceptarse un bote salvavidas como bote de rescate a condición de que éste y sus medios de puesta a flote y recuperación cumplan también lo prescrito para un bote de rescate."

Regla 32 - Dispositivos individuales de salvamento

29 En la primera frase del párrafo 3.2 se añaden las palabras "de tamaño adecuado" entre "Código" y "a cada persona".

30 En el párrafo 3.3, se añaden las palabras "incluida una embarcación de supervivencia situada en un lugar alejado de conformidad con lo dispuesto en la regla 31.1.4, "entre "inmersión," y "en dichos lugares" y las palabras "de tamaño adecuado" entre "inmersión adicionales" y "para el número".

Regla 35 - Manual de formación y medios auxiliares para la formación a bordo

31 Se añade el nuevo párrafo 5 siguiente:

"5 El manual de formación estará escrito en el idioma de trabajo del buque."

***

ANEXO 35

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

1.1 Definiciones

1 Se suprime el párrafo 1.1.8 y los párrafos 1.1.9, 1.1.10 y 1.1.11 actuales pasan a ser los párrafos 1.1.8, 1.1.9 y 1.1.10, respectivamente.

1.2 Prescripciones generales aplicables a los dispositivos de salvamento

2 Se añade la siguiente frase al final del párrafo 1.2.3:

"En el caso de los dispositivos pirotécnicos de salvamento, el fabricante deberá marcar la fecha de caducidad en el producto de manera indeleble."

CAPÍTULO II
DISPOSITIVOS INDIVIDUALES DE SALVAMENTO

2.2 Chalecos salvavidas

3 El párrafo 2.2.1.16 se sustituye por el siguiente:

"El chaleco salvavidas irá provisto de una rabiza u otro medio zafable y flotante para poder engancharse al chaleco salvavidas que lleve puesto otra persona en el agua."

2.3 Trajes de inmersión

4* Se modifica el subpárrafo .1 del párrafo 2.3.1.1 de modo que diga:

".1 sea posible desempaquetarlos y ponérselos sin ayuda en 2 min como máximo, teniendo en cuenta las otras prendas que haya que ponerse, el chaleco salvavidas, si el traje de inmersión se tiene que llevar con chaleco salvavidas para cumplir lo dispuesto en el párrafo 2.3.1.2, y el inflado de cualquier cámara que deba inflarse con la boca;*

* Véase el párrafo 3.1.3 de la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución MSC.81(70). "

5 El párrafo 2.3.1.5 se sustituye por el siguiente:

"Un traje de inmersión que pueda flotar y que haya sido concebido para ser utilizado sin chaleco salvavidas deberá estar dotado de una rabiza u otro medio adecuado zafable y flotante para engancharse al chaleco salvavidas que lleve puesto otra persona en el agua."

CAPÍTULO IV
EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

4.1 Prescripciones generales aplicables a las balsas salvavidas

6 El párrafo 4.1.2.2 se sustituye por el siguiente:

"A menos que la balsa salvavidas haya de ponerse a flote con un dispositivo aprobado que cumpla lo prescrito en la sección 6.1 o no esté proyectada para ser trasladada fácilmente de una a otra banda, la masa total de la balsa con su envoltura y equipo no excederá de 185 kg."

7 Se sustituye la primera frase del párrafo 4.1.3.3 por la siguiente:

"En la parte superior del toldo o estructura de la balsa salvavidas se instalará una luz exterior de accionamiento manual."

8 Se sustituye el texto de la primera y la segunda frase del párrafo 4.1.3.4 por el siguiente:

"Dentro de la balsa salvavidas se instalará una luz interior de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un periodo de 12 h como mínimo. Se encenderá automáticamente cuando se monte la balsa salvavidas, e irradiará una intensidad luminosa cuya media aritmética no será inferior a 0,5 cd al medirla en la totalidad del hemisferio superior para que se puedan leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo."

9 Se sustituye el texto de los apartados .18 y .19 del párrafo 4.1.5.1 por el siguiente:

".18 una ración de alimentos que consistirá, como mínimo, en 10 000 kJ (2 400 kcal) para cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar; las raciones deberán ser agradables al paladar, totalmente comestibles en todo el plazo de consumo indicado y envasadas de forma que se puedan dividir y abrir fácilmente con las manos enguantadas en los trajes de inmersión.

Nota: La siguiente es una composición típica apropiada:

Ración: 500-550 g
Energía: mínimo = 10 000 kJ
Humedad: máximo = 5%
Sal (NaCl): máximo = 0,2%
Carbohidratos: 60-70% en peso = 50-60% en energía
Lípidos: 18-23% en peso = 33-43% en energía
Proteínas: 6-10% en peso = 5-8% en energía

Las raciones irán envasadas en contenedores de metal permanentemente sellados, o en envases al vacío de un material flexible cuya tasa de transmisión de vapor sea despreciable (<0,1 g/m^2 cada 24 horas a 23ºC/85% de humedad relativa al someterlo a prueba de conformidad con una norma nacional o internacional

apropiada). Los materiales de envasado flexibles deberán estar protegidos además por un embalaje exterior en caso que esto sea necesario para evitar daños físicos a la ración y a otros elementos debido a la presencia de bordes filosos. El envase estará claramente marcado con la fecha de envase y la fecha de caducidad, el número de lote de producción, el contenido del envase e instrucciones de uso. Las raciones que cumplan las prescripciones de una norma internacional aceptada por la Organización* se aceptarán como que cumplen estas prescripciones;

.19 1,5 *l* de agua dulce para cada persona que la balsa esté autorizada a llevar; de esa cantidad, 0,5 *l* por persona podrá sustituirse por un aparato desalador que pueda producir un volumen igual de agua dulce en dos días o 1 *l* por persona o por un desalador por ósmosis inversa de funcionamiento manual, como el descrito en el párrafo 4.4.7.5, capaz de producir la misma cantidad de agua dulce en dos días. El agua deberá cumplir prescripciones internacionales adecuadas de contenido químico y microbiológico, y se envasará en recipientes estancos sellados hechos de un material anticorrosivo o estarán tratados contra la corrosión. Si se utilizan materiales de envasado flexibles, éstos tendrán una tasa de transmisión de vapor despreciable (<0,1 g/m^2 cada 24 horas a 23ºC/85% de humedad relativa al someterlo a prueba de conformidad con una norma nacional o internacional apropiada), con la salvedad de que las porciones envasadas individualmente no deberán cumplir necesariamente esta prescripción de transmisión de vapor. Los recipientes de agua tendrán un medio de cierre a prueba de derrames, salvo las porciones envasadas individualmente que tengan menos de 125 ml de volumen. Los recipientes estarán claramente marcados con la fecha de envase y la fecha de caducidad, el número de lote de producción, la cantidad de agua del recipiente e instrucciones de uso. Los recipientes deberán ser fáciles de abrir con las manos enguantadas en los trajes de inmersión. El agua para consumo de emergencia que cumpla las prescripciones de una norma internacional aceptada por la Organización* se aceptará como que cumple estas prescripciones;

* Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 18813 *Ships and marine technology - Survival equipment for survival craft and rescue boats.* "

4.2 Balsas salvavidas inflables

10 Se añade la frase nueva siguiente entre la segunda y la tercera frase del párrafo 4.2.2.3:

"El sistema de inflado, incluidas cualesquiera válvulas de alivio instaladas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.2.2.4, cumplirán las prescripciones de una norma internacional aceptable para la Organización*.

* Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 15738 *Ships and marine technology – Gas inflation systems for inflatable life-saving appliances.*"

11 Se sustituye la primera frase del párrafo 4.2.4.1 por la siguiente:

"Por lo menos una entrada estará provista de una rampa de acceso capaz de soportar a una persona que pese 100 kg, sentada o arrodillada y que no se esté asiendo de ninguna otra parte de la balsa salvavidas, y que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua."

12 Se añade el nuevo subpárrafo .8 en el párrafo 4.2.6.3 y los subpárrafos .8 y .9 actuales pasan a ser los subpárrafos .9 y .10, respectivamente:

".8 la masa de la balsa salvavidas empacada, si ésta supera los 185 kg;"

4.3 Balsas salvavidas rígidas

13 Se modifica la primera frase del párrafo 4.3.4.1 de modo que diga:

"Por lo menos una entrada estará provista de una rampa de acceso capaz de soportar a una persona que pese 100 kg, sentada o arrodillada y que no se esté asiendo de ninguna otra parte de la balsa salvavidas, y que subir a la balsa salvavidas desde el agua."

4.4 Prescripciones generales aplicables a los botes salvavidas

14 En el párrafo 4.4.1.1 se añaden las palabras ", y que puedan ponerse a flote de manera segura en todas las condiciones de asiento de hasta 10º y de escora de hasta 20º a una u otra banda" al final de la primera frase.

15 El párrafo 4.4.1.2 se sustituye por el siguiente modo:

"4.4.1.2 Todo bote salvavidas estará provisto de una placa de aprobación fija de forma permanente, refrendada por la Administración o su representante, que contenga como mínimo los siguientes datos:

.1 nombre y dirección del fabricante;

.2 modelo del bote salvavidas y número de serie;

.3 mes y año de fabricación;

.4 número de personas que está autorizado a llevar el bote salvavidas; y

.5 la información sobre su aprobación prescrita en el párrafo 1.2.2.9.

Se facilitará a cada bote salvavidas producido un certificado o declaración de conformidad en el cual, además de los datos antedichos, se especifique:

.6 el número del certificado de aprobación;

.7 el material utilizado para la construcción del casco, con detalles suficientes para garantizar que no surjan problemas de compatibilidad en caso de reparación;

.8 la masa total del bote con todo su equipo y su dotación completa;

.9 la fuerza de remolque medida del bote salvavidas; y

.10 la declaración de aprobación conforme a lo dispuesto en las secciones 4.5, 4.6 , 4.7, 4.8 ó 4.9."

16 En la primera frase del párrafo 4.4.3.1 se suprime la palabra "rápidamente" y se añaden al final las palabras "en no más de 10 minutos a partir del momento en que se dé la orden de embarque".

17 En la primera frase del párrafo 4.4.6.8 se sustituyen las palabras "una balsa salvavidas de 25 personas" por "la balsa salvavidas de mayor tamaño que transporte el buque".

18 El párrafo 4.4.7.6 se sustituye por el siguiente:

"4.4.7.6 Todos los botes salvavidas que vayan a ser arriados por medio de una o varias tiras, salvo los de caída libre, estarán provistos de un mecanismo de suelta que cumpla las siguientes prescripciones a reserva de lo dispuesto en el párrafo .9 *infra*:

.1 el mecanismo estará dispuesto de modo que todos los ganchos se suelten simultáneamente;

.2 el mecanismo tendrá dos modalidades de suelta: la modalidad de suelta normal (sin carga) y la modalidad de suelta con carga;

.2.1 en la modalidad de suelta normal (sin carga), el bote se soltará cuando esté a flote o cuando no se ejerza ninguna carga sobre los ganchos, y no se requerirá separar manualmente el anillo de izada o el grillete de la garra del gancho; y

.2.2 en la modalidad de suelta con carga, el bote se soltará mientras se ejerce una carga sobre los ganchos; para esta modalidad los medios estarán dispuestos de manera que el mecanismo suelte el bote en cualquier estado de carga, desde una carga nula con el bote a flote hasta una carga igual a 1,1 veces la masa total del bote con su asignación completa de personas y de equipo; habrá una protección adecuada para evitar el uso accidental o prematuro de esa modalidad de suelta; la protección adecuada consistirá en una protección mecánica especial, que normalmente no se requiere para la suelta sin carga, además de una señal de peligro; Para impedir que se produzca prematuramente la suelta con carga, el accionamiento del mecanismo de suelta con carga exigirá una acción deliberada y prolongada del operador;

.3 para impedir que el bote se suelte accidentalmente durante su recuperación, a menos que el gancho esté completamente rearmado, éste será incapaz de soportar ninguna carga, o el tirador o los pasadores de seguridad no podrán devolverse a la posición de rearme (cerrado) sin ejercer una fuerza excesiva. Deberán colocarse señales de peligro adicionales en los lugares donde se encuentren los ganchos para alertar a los tripulantes acerca del método adecuado de rearme;

.4 el mecanismo de suelta se proyectará e instalará de modo que los tripulantes del bote salvavidas puedan determinar claramente desde el interior del bote cuándo el sistema está listo para la izada mediante los siguientes procedimientos:

.4.1 comprobando directamente que la parte móvil del gancho o la parte del gancho que bloquea la parte móvil del gancho está adecuada y completamente rearmada en cada gancho; o

.4.2 comprobando mediante un indicador no ajustable que el mecanismo que bloquea la parte móvil del gancho está adecuada y completamente rearmado en cada gancho; o

.4.3 accionando con facilidad un indicador mecánico que confirme que el mecanismo que bloquea la parte móvil del gancho está adecuada y completamente rearmado en cada gancho.

.5 se facilitarán instrucciones de funcionamiento claras mediante el oportuno aviso utilizando, para mayor claridad, los códigos de colores, pictogramas y/o símbolos que se consideran necesarios. Si se utilizan códigos de colores, el verde indicará un gancho adecuadamente rearmado y el rojo representará el peligro implícito a un ajuste indebido o erróneo;

.6 el mando del mecanismo de suelta estará claramente marcado con un color que contraste con el de lo que le rodee;

.7 se dispondrán medios que permitan suspender el bote salvavidas, liberando el mecanismo de suelta a fines de mantenimiento;

.8 las conexiones estructurales fijas del mecanismo de suelta del bote salvavidas se proyectarán con un factor de seguridad calculado de 6 con respecto a la resistencia a la rotura de los materiales utilizados y la masa del botes salvavidas con su asignación completa de personas y equipo suponiendo que la masa del bote salvavidas esté distribuida por igual entre las tiras, salvo que el factor de seguridad para los medios de suspensión pueda basarse en la masa del bote salvavidas con su asignación completa de personas y equipo más 1 000 kg; y

.9 cuando, para poner a flote un bote salvavidas o un bote de rescate, se utilice un sistema de una sola tira y de gancho junto con una boza adecuada, no será necesario aplicar las prescripciones del párrafo 4.4.7.6.2.2 y 4.4.7.6.3; cuando se emplee tal dispositivo, será suficiente disponer de una sola modalidad de suelta del bote salvavidas o del bote de rescate, es decir únicamente cuando esté totalmente a flote."

19 Se añade el siguiente nuevo párrafo 4.4.7.7 después del párrafo 4.4.7.6 actual y los párrafos 4.4.7.7. a 4.4.7.12 actuales pasan a ser los párrafos 4.4.7.8 a 4.4.7.13, respectivamente:

"4.4.7.7 No obstante las prescripciones del párrafo 4.4.7.6.9, en el caso de los botes de rescate rápidos o los botes de rescate puestos a flote mediante un mecanismo dotado de

un dispositivo tensor automático de alta velocidad, el mecanismo de suelta estará dotado de una función de suelta con carga."

20 En la primera frase del párrafo numerado ahora 4.4.7.11, la palabra "lámpara" se sustituye por "luz exterior".

21 El texto del párrafo numerado ahora 4.4.7.12 se sustituye por el siguiente:

"4.4.7.12 Se instalará una luz interior de accionamiento manual dentro del bote salvavidas que pueda funcionar continuamente durante un periodo de 12 h como mínimo. Irradiará una intensidad luminosa cuya media aritmética no será inferior a 0,5 cd al medirla en la totalidad del hemisferio superior para que se puedan leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo; no obstante, no se permitirán faroles de petróleo para este fin."

22 En el párrafo 4.4.8.9 se añaden las palabras ", como se describe en el párrafo 4.1.5.1.19" entre "agua dulce" y "para cada persona".

4.5 Botes salvavidas parcialmente cerrados

23 Se sustituye el párrafo 4.5.3 por el siguiente:

"4.5.3 El interior del bote salvavidas será de un color claro que no ocasione molestias a los ocupantes."

4.6 Botes salvavidas totalmente cerrados

24 En el párrafo 4.6.2.8 se añade la palabra "claro" después de "el interior de un color".

4.7 Botes salvavidas de caída libre

25 Se suprime el párrafo 4.7.3.3.

CAPÍTULO V
BOTES DE RESCATE

5.1 Botes de rescate

26 En la primera frase del párrafo 5.1.1.1 se añaden las palabras "excluyendo el párrafo 4.4.6.8," entre "4.4.7.4 inclusive" y "y 4.4.7.6" y se sustituye la referencia a los párrafos "4.4.7.6, 4.4.7.7, 4.4.7.9, 4.4.7.10" por "4.4.7.6, 4.4.7.8, 4.4.4.7.10, 4.4.7.11".

27 Al final de la primera frase del párrafo 5.1.1.3.2 se añaden las palabras "todos ellos con traje de inmersión y chaleco salvavidas, si así se exige".

28 El párrafo 5.1.1.6 se sustituye por el siguiente:

"5.1.1.6 Los botes de rescate dispondrán de suficiente combustible, adecuado para su uso en todo el espectro de temperaturas previsto en la zona de operación del buque, y podrán maniobrar a una velocidad de 6 nudos por lo menos y mantener esa velocidad durante 4 h como mínimo cargados con su asignación completa de personas y de equipo."

29 Se añade el nuevo párrafo 5.1.1.12 siguiente después del párrafo 5.1.1.11 actual:

"5.1.1.12 Los botes de rescate estarán dispuestos de modo tal que, desde el puesto de control y gobierno se tenga una buena visibilidad a proa, a popa y a ambas bandas para la puesta a flote y la realización de maniobras en condiciones de seguridad, y en particular, con respecto a la visibilidad de las zonas y miembros de la tripulación esenciales para la salvamento en caso de hombre al agua y para la concentración de las embarcaciones de supervivencia."

30 Se suprime el párrafo 5.1.3.11.

31 Se añade la siguiente nueva sección 5.1.4 después de la sección 5.1.3 actual:

"5.1.4 Prescripciones complementarias aplicables a los botes de rescate rápidos

5.1.4.1 Los botes de rescate rápidos estarán construidos de modo tal que se puedan poner a flote y recuperar en condiciones meteorológicas y estado de la mar desfavorables.

5.1.4.2 Salvo por lo dispuesto en la presente sección, todo bote de rescate rápido deberá cumplir lo prescrito en la sección 5.1, con excepción de los párrafos 4.4.1.5.3, 4.4.1.6, 4.4.7.2, 5.1.1.6 y 5.1.1.10.

5.1.4.3 No obstante lo dispuesto en el párrafo 5.1.1.3.1, los botes de rescate rápidos deberán tener una eslora de 6 m como mínimo y de 8,5 m como máximo, incluidas las estructuras infladas y las defensas fijas.

5.1.4.4 Los botes de rescate rápido dispondrán de suficiente combustible, adecuado para su uso en todo el espectro de temperaturas previsto en la zona de operación del buque, y podrán maniobrar a una velocidad de 20 nudos por lo menos y mantener esa velocidad durante 4 h como mínimo en aguas calmas, con una tripulación de tres personas y a 8 nudos como mínimo, cuando estén cargados con su asignación completa de personas y de equipo.

5.1.4.5 Los botes de rescate rápidos deberán ser autoadrizables o poder ser adrizados fácilmente por dos de sus tripulantes como máximo.

5.1.4.6 Los botes de rescate rápidos deberán disponer de medios de achique automático o que permitan vaciar el agua rápidamente.

5.1.4.7 Los botes de rescate rápidos se gobernarán mediante una rueda situada en un puesto del timonel alejado de la caña. También dispondrán de un sistema de gobierno de

emergencia que permita controlar directamente el timón, el chorro de agua o el motor fueraborda.

5.1.4.8 Si el bote de rescate zozobra, sus motores deberán detenerse automáticamente o poder ser detenidos por el interruptor de parada de emergencia situado en el puesto del timonel. Cuando el bote de rescate se haya adrizado, se deberá poder volver a arrancar cada uno de los motores, siempre que se haya repuesto el interruptor de parada de emergencia, si lo hay. Los sistemas de combustible y lubricación deberán estar proyectados de manera que la fuga de combustible o de aceite lubricante del sistema de propulsión no exceda de 250 ml si el bote de rescate zozobra.

5.1.4.9 De ser posible, los botes de rescate rápidos deberán estar equipados con un dispositivo de suspensión de punto fijo único, u otro equivalente, de funcionamiento fácil y seguro.

5.1.4.10 Los botes de rescate rápidos rígidos deberán estar construidos de manera que, cuando estén suspendidos de su eslinga o gancho de izada, puedan soportar una carga, sin deformación residual al retirarse la misma, igual a cuatro veces la masa de su asignación completa de personas y equipo.

5.1.4.11 El equipo normal de los botes de rescate rápidos deberá incluir un aparato de radiocomunicaciones de ondas métricas hermético que pueda operarse sin utilizar las manos."

CAPÍTULO VI
DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y DE EMBARCO

6.1 Dispositivos de puesta a flote y de embarco

32 En el párrafo 6.1.1.5 se añaden las palabras "de fábrica" después de "carga estática de prueba". El resto de la enmienda no afecta al texto español.

33 Se añade el siguiente nuevo párrafo 6.1.1.11 después del párrafo 6.1.1.10 actual:

"6.1.1.11 Los medios de puesta a flote de los botes de rescate estarán provistos de estrobos de recuperación para mal tiempo si los cuadernales pesados constituyen un peligro."

34 En el párrafo 6.1.2.12 las palabras "o un mecanismo accionado por el operario" se sustituyen por "ya sea en la cubierta o en la balsa salvavidas o bote de rescate".

35 Se añade el nuevo párrafo 6.1.2.13 después del párrafo 6.1.2.12 actual:

"6.1.2.13 Los dispositivos de puesta a flote de los botes salvavidas estarán dotados de medios para suspender al bote salvavidas, liberando el mecanismo de suelta con carga a fines de mantenimiento."

36 Se añade la nueva sección 6.1.7 siguiente después de la sección 6.1.6 actual:

"6.1.7 Dispositivos de puesta a flote de los botes de rescate rápidos

6.1.7.1 Todos los dispositivos de puesta a flote de los botes de rescate rápidos deberán cumplir lo prescrito en los párrafos 6.1.1 y 6.1.2, salvo el párrafo 6.1.2.10, y también cumplirán lo dispuesto en la presente sección.

6.1.7.2 Los dispositivos de puesta a flote deberán disponer de un mecanismo que amortigüe las fuerzas provocadas por la interacción con las olas cuando el bote de rescate rápido se ponga a flote o se recupere. Dicho mecanismo deberá incluir un elemento flexible que amortigüe las fuerzas de choque y un elemento amortiguador para reducir las oscilaciones a un mínimo.

6.1.7.3 El chigre estará equipado con un dispositivo tensor automático de alta velocidad que impida que el cable se afloje en cualquiera de los estados de la mar en los que esté previsto que opere el bote de rescate rápido.

6.1.7.4 La acción de los frenos del chigre deberá ser progresiva. Cuando se utilicen los frenos repentinamente mientras se está arriando el bote de rescate rápido a la velocidad máxima, la fuerza dinámica adicional aplicada al cable debido al frenado no deberá ser superior a 0,5 veces la carga de trabajo del dispositivo de puesta a flote.

6.1.7.5 La velocidad de arriado de un bote de rescate rápido con todo su equipo y con su asignación completa de personas a bordo no deberá ser superior a 1 m/s. No obstante lo prescrito en el párrafo 6.1.1.9, los dispositivos de puesta a flote de los botes de rescate rápidos deberán poder izar el bote con todo su equipo y con seis personas a bordo a una velocidad no inferior a 0,8 m/s. El dispositivo deberá poder izar asimismo el bote de rescate con el número máximo de personas que quepan a bordo, calculado como se indica en el párrafo 4.4.2.

6.1.7.6 Al menos tres vueltas de cable deberán quedar enrolladas en el chigre después de que el bote de rescate rápido se haya arriado hasta la superficie del mar con el buque en la flotación de navegación marítima con calado mínimo y en condiciones desfavorables de asiento y escora."

6.2 Sistemas de evacuación marinos

37 Se sustituye el apartado .2 del párrafo 6.2.2.1.5 por el siguiente:

".2 en los buques de pasaje, será de 55º como máximo en condiciones desfavorables de asiento y escora;"

38 Se añade el siguiente nuevo apartado .6 en el párrafo 6.2.2.1 y los párrafos 6.2.2.1.6 a 6.2.2.1.9 actuales pasan a ser los párrafos 6.2.2.1.7 a 6.2.2.1.10, respectivamente:

".6 en el caso de que disponga de un pasaje vertical tal que el sistema será:

.1 operacional en su proyecto original en condiciones desfavorables de asiento y escora; y

.2 si está equipado con balsas salvavidas integradas, estará dotado de una opción de suelta independiente de las balsas salvavidas."

CAPÍTULO VII
OTROS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

7.2 Sistema de alarma general y de megafonía

39 Se suprime la tercera frase del párrafo 7.2.1.1.

40 Se suprime la segunda frase del párrafo 7.2.1.2.

NOTAS A PIE DE PÁGINA QUE HAY QUE AÑADIR EN EL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

1 Se añade la siguiente nota a pie de página al final del párrafo 4.4.1.4:

"* Véanse las Directrices sobre los procedimientos de ensayo de exposición al fuego para la aceptación de materiales pirorretardantes empleados en la construcción de botes salvavidas (MSC/Circ.1006)."

2 Se añade la siguiente nota a pie de página al final de la primera frase del párrafo 4.4.6.9:

"* Véanse las Directrices sobre los procedimientos de ensayo de exposición al fuego para la aceptación de materiales pirorretardantes empleados en la construcción de botes salvavidas (MSC/Circ.1006)."

***

ANEXO 36

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))

PARTE 1
PRUEBAS DE PROTOTIPO DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

1 AROS SALVAVIDAS

1 Se sustituye el párrafo 1.3 por el siguiente:

"1.3 Prueba de caída

Los aros salvavidas se suspenderán de su borde superior mediante un dispositivo de suelta de modo que el borde inferior del aro salvavidas se encuentre a la altura a la que vayan a ir estibados en los buques, hallándose éstos en la condición de navegación marítima con calado mínimo, o desde 30 m, si esta altura es mayor, y se dejarán caer al agua y sin que sufran daños. Además, uno de los aros salvavidas se suspenderá de su borde superior mediante un dispositivo de suelta de modo que el borde inferior del aro salvavidas quede a una altura de 2 m, y se dejará caer tres veces sobre un piso de hormigón sin que sufra daños."

2 CHALECOS SALVAVIDAS

2 Se añaden las siguientes frases al final del párrafo 2.10.1.1:

"A continuación, cada chaleco salvavidas será sometido a las pruebas estipuladas en 2.2, 2.3 y 2.5. Los chalecos salvavidas que al inflarse automáticamente hayan quedado con un compartimiento sin inflar se someterán a la prueba prescrita en 2.2, que se repetirá tantas veces como sea necesario para efectuarla una vez con cada uno de los compartimientos desinflado. Para la prueba de exposición al fuego prescrita en 2.3, un chaleco salvavidas estará inflado y el otro sin inflar."

3 En el párrafo 2.10.4.6.2 se sustituye "1º" por "5º".

4 Se sustituye el párrafo 2.10.4.7.2 por el siguiente:

"2.10.4.7.2 La temperatura del aire deberá ser de 20ºC y el agua llegará a las boquillas aspersoras con un flujo de 600 l/h y a una temperatura comprendida entre 18ºC y 20ºC."

3 TRAJES DE INMERSIÓN, TRAJES DE PROTECCIÓN CONTRA LA INTEMPERIE Y AYUDAS TÉRMICAS

5 En la segunda frase del párrafo 3.1.3 se añaden las palabras "inflar todas las cámaras inflables con la boca y colocarse" entre "complementaria" y "y un chaleco salvavidas" y se suprime la palabra "y" que aparece antes de "un chaleco salvavidas".

6 En la primera frase del párrafo 3.1.4 se sustituyen las palabras "un tiempo razonable" por "5 min".

7 En el párrafo 3.1.7 se añade la siguiente frase entre la primera y la segunda frases actuales:

"En el caso de los trajes de inmersión flotantes y aislantes que se llevan sin chaleco salvavidas, para lograr esta distancia se podrá recurrir a un medio auxiliar de flotación, como un flotador de inflado con la boca situado detrás de la cabeza, siempre y cuando la distancia obtenida sin este medio auxiliar de flotación sea de 50 mm como mínimo."

8 En el párrafo 3.3.2 se sustituye la palabra "conductividad" por "conductancia" y "0,25 W/(m K)" por "7 800 W/(m^2K)".

4 ARTEFACTOS PIROTÉCNICOS: COHETES LANZABENGALAS CON PARACAÍDAS, BENGALAS DE MANO Y SEÑALES FUMÍGENAS FLOTANTES

9 En los párrafos 4.2.2 y 4.2.3 se sustituyen las palabras "a dicha temperatura" por "inmediatamente después de retirarlos de la cámara de frío" y "inmediatamente después de retirarlos de la cámara de calor", respectivamente.

10 El párrafo 4.6.2 se sustituye por el siguiente:

"4.6.2 Mediante ensayos de laboratorio del material constitutivo de la bengala se comprobará que ésta arde uniformemente con una intensidad lumínica media de 30 000 cd como mínimo y que el color de la llama es de un rojo intenso con las coordenadas de la Comisión Internacional del Alumbrado x = 0,61 a 0,69 e y = 0,3 a 0,39, o calculado a partir de las coordenadas siguientes: una longitud de onda de 608 nm ± 11 nm."

11 El párrafo 4.7.2 se sustituye por el siguiente:

"4.7.2 Mediante ensayos de laboratorio del material constitutivo de la bengala se comprobará que ésta arde con una intensidad lumínica media de 15 000 cd como mínimo durante todo el tiempo y que el color de la llama es de un rojo intenso con las coordenadas de la Comisión Internacional del Alumbrado x = 0,61 a 0,69 e y = 0,3 a 0,39, o calculado a partir de las coordenadas siguientes: una longitud de onda de 608 nm ± 11 nm."

12 El párrafo 4.8.3 actual se sustituye por el siguiente y se suprime la mota a pie de página:

"4.8.3 La densidad y color del humo de la señal fumígena se determinará mediante pruebas de laboratorio realizadas a una temperatura del agua de entre +20ºC y +25ºC, de la manera siguiente:

.1 Se hará pasar el humo a través de un aparato consistente en un conducto de 190 mm de diámetro con un ventilador capaz de producir un flujo de entrada de aire de 18,4 m^3/min. Mediante una fuente de luz de 10 cd como

mínimo, situada en una extremidad del túnel, y una célula fotoeléctrica en la otra, se registrará la densidad del humo que pasa. Si la célula fotoeléctrica detecta la totalidad de la luz emitida por la fuente de luz, la densidad del humo es del 0%, lo cual significa que no está pasando humo a través del túnel. Por consiguiente, se considera que la densidad del humo es de 100% cuando la célula fotoeléctrica no puede detectar, a través del humo que pasa por el túnel, ninguna luz procedente de la fuente de iluminación. La densidad del humo se calcula a partir de la cantidad de luz que la célula fotoeléctrica puede detectar. Antes de cada medición se deberá comprobar el valor del 100% de la intensidad de la luz. Se registrará cada medición.

.2 El color del humo naranja se evaluará mediante una comparación visual, a la luz del día, con referencia a una carta cromática de comparación con la gama de colores naranja aceptables. La carta cromática de comparación tendrá una terminación brillante o mate, y consistirá en una serie de al menos cinco muestras de color naranja, que abarquen la gama desde el naranja rojizo (notación de Munsell, 8,75 YR 6/14) al naranja amarillento (notación de Munsell, 5 YR MAX), en etapas graduales de matiz, cromatividad y luminosidad. Las muestras de color se sujetarán unas junto a otras, en orden de progresión del naranja rojizo al naranja amarillento, y se extenderán, en una cara como mínimo, hacia el borde de la carta. Cada muestra de color tendrá una dimensión mínima de 50 mm x 100 mm.

Nota: Una progresión típica aceptable sería: 8,75 YR 6/14; 10 R 6/14; 1,25 YR 6/14; 3,75 YR MAX; 5 YR MAX.

Nota: La norma D1535-97 de la ASTM especifica un método de conversión entre la notación de Munsell y las coordenadas de la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE).

5 BALSAS SALVAVIDAS RÍGIDAS E INFLABLES

13 Se sustituye la tercera frase del párrafo 5.12 con la siguiente:

"La acumulación de agua dentro de la balsa salvavidas no superará los 4 *l*."

14 Se sustituye el párrafo 5.17.8 por el siguiente:

"5.17.8 La medición del descenso de presión debido a fugas puede iniciarse cuando se dé por supuesto que el material del compartimiento se ha estirado por completo como consecuencia de la presión de inflado y ha alcanzado el equilibrio."

15 En el párrafo 5.17.13.2.2.10.1 se sustituyen las palabras "no se deberá levantar el peso de 100 g" por "el tejido no deberá mostrar signos de estampación".

16 En el párrafo 5.17.13.2.2.10.2 se suprimen las palabras "la temperatura de prueba deberá ser de 70º ± 2ºC y"y se añaden las palabras "deberá ser" entre "carga" y "siete días".

6 BOTES SALVAVIDAS

17 En el párrafo 6.4.3 se añade "otros" entre "Los" y "pesos" al principio de la segunda frase, y la siguiente frase nueva entre la primera y la segunda frase actuales:

"Uno de estos será un peso de 100 kg puesto sobre cada tipo de asiento instalado en el bote salvavidas."

18 Se sustituye el párrafo 6.8.2 por el siguiente:

"6.8.2 Se podrá hacer caso omiso del peso correspondiente a las personas que vayan a estar en el agua al producirse la inundación del bote salvavidas (nivel de agua superior a 500 mm por encima del asiento). Los pesos correspondientes a las personas que no vayan a estar en el agua al inundarse el bote salvavidas (nivel de agua inferior a 500 mm por encima del asiento) se deberán colocar debidamente en el puesto normal del asiento de tales personas con su centro de gravedad situado aproximadamente 300 mm por encima del asiento. Por otra parte, los pesos que representen a personas que estarían parcialmente sumergidas en el agua al inundarse el bote salvavidas (nivel de agua entre 0 y 500 mm por encima del asiento) tendrían que tener una densidad aproximada de 1 kg/dm^3 (por ejemplo, contenedores de agua de lastre), a fin de que representen un volumen similar al de un cuerpo humano."

19 Se sustituye el apartado .1 del párrafo 6.9.4 por el siguiente:

".1 aplicando el gancho en la dirección longitudinal del bote y a un ángulo de 45º respecto de la vertical una fuerza que sea igual al 25% de la carga de trabajo admisible del gancho. Esta prueba deberá realizarse tanto en la dirección de proa como en la de popa;"

20 Se sustituye el apartado .3 del párrafo 6.9.4 por el siguiente:

".3 aplicando al gancho una fuerza igual a la carga de trabajo admisible en la dirección intermedia entre las posiciones de las pruebas indicadas en 1 y 2 (es decir, a 45º del eje longitudinal del bote visto en planta), formando un ángulo de 33º con la vertical. Esta prueba se realizará en cuatro posiciones.

El gancho no debería dañarse como resultado de esta prueba, y en caso de una prueba en el agua, no debería resultar dañado el bote salvavidas ni su equipo."

21 Se sustituye el párrafo 6.10.1 por el siguiente:

6.10.1 Se deberá cargar el bote salvavidas con pesos iguales a la masa de todo su equipo y del número de personas para el que vaya a aprobar. Se arrancará el motor y se maniobrará el bote salvavidas durante 4 h por lo menos para demostrar que funciona satisfactoriamente. Se hará navegar el bote salvavidas a una velocidad mínima de 6 nudos durante un periodo suficiente para determinar el consumo de combustible y comprobar que el depósito tiene la capacidad necesaria. Se determinará la máxima fuerza de remolque del bote salvavidas. Esta información deberá utilizarse para establecer cuál es el mayor tamaño de balsa salvavidas completamente cargada que el bote puede

remolcar a 2 nudos. El dispositivo previsto para remolcar otras naves deberá asegurarse al objeto estacionario mediante un cable remolcador. El motor se operará avante toda durante un periodo de 2 minutos por lo menos, y se medirá y anotará la fuerza de remolque. No se deberán producir daños ni en el dispositivo de remolque ni en su estructura de apoyo. En el certificado de homologación se hará constar la fuerza máxima de remolque del bote salvavidas."

22 Se sustituye el párrafo 6.15 por el siguiente:

"**6.15 Prueba de abastecimiento de aire para botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de suministro de aire**

Se cerrarán todas las entradas y aberturas del bote salvavidas y se iniciará el abastecimiento de aire en el interior del bote hasta alcanzar la presión atmosférica de proyecto. A continuación se hará funcionar a la velocidad necesaria para dar avante toda con el bote a plena carga, con todas las personas y el sistema de rociadores en funcionamiento durante 5 min, se detendrá durante 30 s y se volverá a hacer funcionar durante un tiempo total de 10 min. Durante este tiempo se vigilará constantemente la presión atmosférica dentro de la envuelta para comprobar que en el interior del bote salvavidas se mantiene una presión de aire ligeramente positiva y confirmar que no pueden entrar gases nocivos. La presión del aire en el interior del bote no deberá ser nunca inferior a la presión atmosférica exterior ni superior a ésta en más de 20 hPa durante la prueba. Habrá que asegurarse (encendiendo el motor con el suministro de aire cortado) de que cuando cese el abastecimiento de aire entran en acción medios automáticos que impiden que se produzca~~n~~ una bajada de presión peligrosa de más de 20 hPa dentro del bote."

7 BOTES DE RESCATE Y BOTES DE RESCATE RÁPIDOS

23 Se sustituye el párrafo 7.1.2 por el siguiente:

"7.1.2 Se deberá determinar la fuerza de remolque máxima del bote de rescate. Esta información se utilizará para determinar la balsa salvavidas más grande completamente cargada que el bote de rescate puede remolcar a una velocidad de dos nudos. El accesorio proyectado para remolcar otra embarcación estará sujeto a un objeto fijo mediante una cuerda de remolque. El motor funcionará avante a la velocidad máxima durante un periodo de 2 min como mínimo, y se medirá y anotará la fuerza de remolque. El accesorio de remolque y su estructura de apoyo no deberán sufrir daños. En el certificado de homologación se hará constar la fuerza máxima de remolque del bote de rescate."

24 En la segunda frase del párrafo 7.1.3 se añaden las palabras "en una camilla que tenga dimensiones similares a las que aparecen en la figura 4," entre las palabras "se tumbará" y "y los demás" y después del párrafo se añade la figura siguiente:

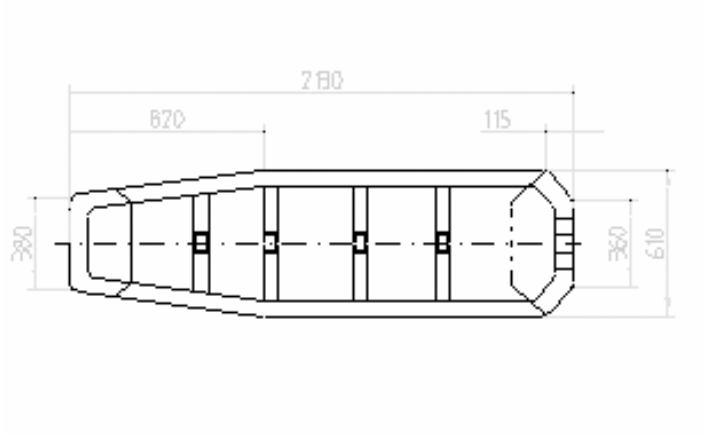


Figura 4 – Dimensiones de la camilla

25 En el párrafo 7.1.7 se suprime la palabra "rígido" en la primera frase y se añade el texto siguiente al final del párrafo:

"En el caso de los botes de rescate rápidos que no sean autoadrizables, el motor debería estar funcionando en punto muerto y, tras detenerse automáticamente o por acción del interruptor de parada de emergencia situado en el puesto del timonel al darse vuelta, se deberá poder poner el motor en marcha fácilmente y hacerlo funcionar durante 30 min después de haber adrizado el bote de rescate. En el caso de los botes de rescate con motores intraborda, no es aplicable la prueba sin motor y combustible."

26 El encabezamiento del párrafo 7.2.14 se modifica del siguiente modo:

"Los materiales empleados en la construcción de los botes de rescate inflados se deberán someter a prueba en relación con las siguientes características para determinar que cumplen lo dispuesto por una norma internacional aceptable para la Organización*:

---

* Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 15372 - *Ships and marine technology - Inflatable rescue boats - Coated fabrics for inflatable chambers*."

27 Se añade el texto siguiente al final del párrafo 7.4.1:

"En el caso de los botes de rescate rápidos abiertos, la prueba de autoadrizamiento solamente debe llevarse a cabo con el bote con carga parcial, y no serán aplicables lo prescrito en 6.14.1.1, 6.14.3, 6.14.4 y 6.14.5. En relación con lo prescrito en 6.14.2, los botes que tengan un interruptor de parada de emergencia situado en el puesto del timonel se considerarán como que están configurados de modo que el motor se para automáticamente al darse vuelta el bote."

28 Se añade el siguiente nuevo párrafo 7.7.11 después del párrafo 7.7.10 actual:

"Prueba de inversión del motor (solamente para motores instalados en botes de rescate rápidos)

7.7.11 Se montarán el motor y su depósito de combustible en un bastidor rotatorio que pueda girar alrededor de un eje equivalente al eje longitudinal del bote a la altura del espejo de popa del bote. La hélice debe estar introducida en un recipiente de agua hasta cubrir la altura de la placa de cavitación. A continuación, se someterá el motor al procedimiento de prueba especificado en 6.14.7.1 a 6.14.7.13, y a continuación, éste se desarmará y examinará. Con respecto a lo prescrito en 6.14.7.9, el motor deberá detenerse automáticamente o por acción del interruptor de parada de emergencia situado en el puesto del timonel al quedar invertido. En el curso de estas pruebas, el motor no deberá recalentarse, ni dejar de funcionar ni perder más de 250 ml de aceite en ninguna de las operaciones de inversión. Cuando se examine el motor una vez desmontado, éste no deberá presentar muestras de recalentamiento ni de desgaste excesivo."

8 DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y DE EMBARCO

29 En el párrafo 8.1.1 se añade la siguiente frase entre la quinta y la sexta frase actuales:

"La rampa de lanzamiento y sus conexiones al mecanismo de suelta se someterán a una carga de prueba estática igual a 2,2 veces su carga máxima de trabajo."

10 LUCES DE SITUACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

30 La primera parte de la primera frase del párrafo 10.1.2 se sustituye por la siguiente:

"Cuando se utilicen células activadas por agua de mar como fuentes de alimentación,..."

31 La primera enmienda en el párrafo 10.1.3 no afecta al texto español y la última frase del párrafo se sustituye por la siguiente:

"Las luces del interior deberán proporcionar un promedio aritmético de intensidad lumínica no inferior a 0,5 cd al medirla en la totalidad del hemisferio superior, suficiente para poder leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo durante un periodo no inferior a 12 h."

32 El párrafo 10.3.3 se sustituye por el siguiente:

"10.3.3 Una luz sujeta a un chaleco salvavidas se deberá someter a la prueba de caída de 4,5 m prescrita en 2.8.8. La luz no sufrirá daños ni se desprenderá del chaleco salvavidas y estará encendida y deberá verse claramente que ilumina y es visible mientras el objeto de la prueba aún está en el agua."

33 En el párrafo 10.4.7 se sustituyen las palabras "IEC 945: 3ª edición (Nov.1996)" por "IEC 60945: 4ª edición (Ago. 2002)" las dos veces que aparece.

11 UNIDADES DE DESTRINCA HIDROSTÁTICA

34 Se añade el siguiente nuevo apartado .6 después del párrafo 11.2.5:

".6 Prueba de radiación solar

Se someterá una unidad a la prueba de radiación solar de conformidad con el párrafo 8.10 de la norma IEC 60945: 4ª edición (Ago. 2002).

Nota: Se podrá omitir la prueba de radiación solar si el fabricante es capaz de demostrar que los materiales utilizados satisfacen la prueba, es decir, están estabilizados contra los rayos ultravioleta."

PARTE 2

PRUEBAS DURANTE LA FABRICACIÓN Y LA INSTALACIÓN

5 EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

35 Se añade el siguiente nuevo párrafo 5.3.4 después del párrafo 5.3.3 actual:

"5.3.4 Se aplicará una carga igual al peso del bote con su dotación completa de personas y equipo (o del doble del peso del bote en el caso de sistemas de una sola tira) a todas las conexiones del mecanismo de suelta fijadas al bote. No deberán registrarse daños al mecanismo de suelta ni a las conexiones con el bote."

6 MEDIOS DE PUESTA A FLOTE Y DE ESTIBA

36 En el párrafo 6.1.1 se añade la siguiente frase entre la primera y la segunda frase:

"En el caso de los dispositivos de puesta a flote de botes salvavidas de caída libre, cada rampa de lanzamiento y sus conexiones al mecanismo de suelta se someterán a una carga de prueba estática igual a 2,2 veces su carga máxima de trabajo."

37 Se añade el título "Pruebas de instalaciones" después del párrafo 6.1.1.

38 Se sustituye la última frase del párrafo 6.1.3 por la siguiente:

"Deberá subir a bordo de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate una persona y efectuar una prueba de la operación de puesta a flote desde dentro del bote."

APÉNDICE 1

PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL DISPOSITIVO DE PRUEBA DE REFERENCIA (DPR) PARA ADULTOS

39 En el párrafo 2.1.3 la cifra "115,6" se sustituye por "149".

40 En el apéndice del apéndice 1, en la segunda línea del cuadro 1, las cifras "103,5", "46,5" y "150" se sustituyen por la cifras "103", "46" y "149" respectivamente.

41 En el apéndice del apéndice 1, en la segunda línea del cuadro 2, las cifras "17,75", "51,75" y "18,5" se sustituyen por la cifras "17,5", "51,5" y "18", respectivamente, todas las veces que aparecen.

***

ANEXO 37

POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-07 RELACIONADOS CON CUESTIONES VINCULADAS CON LOS SERVICIOS MARÍTIMOS

Punto 1.3 del orden del día

1.3 de conformidad con la Resolución **747 (CMR-03)**, examinar la posibilidad de elevar a la categoría primaria al servicio de radiolocalización la atribución de las bandas de frecuencias 9000–9200 MHz y 9300–9500 MHz, y de extender en 200 MHz las atribuciones existentes a título primario al servicio de exploración de la Tierra por satélite (activo) y al servicio de investigación espacial (activo) de la banda 9500–9800 MHz sin imponer limitaciones indebidas a los servicios a los cuales están atribuidas las bandas.

Antecedentes

Los radares marítimos han funcionado como un servicio de seguridad en la banda de 9300 a 9500 MHz durante más de cinco décadas, con el objetivo de facilitar la navegación y prevenir los abordajes. En virtud del Convenio SOLAS, todos los buques que se rigen por éste deben disponer de un radar que funcione en la banda de frecuencia de 9300 a 9500 MHz, así como un respondedor de búsqueda y salvamento (RESAR) que funcione en la misma banda. Las balizas radar también funcionan en dicha banda.

En el servicio de radiolocalización, los nuevos requisitos para una mayor resolución de la imagen y una mayor precisión del alcance exigen anchuras de banda de emisión contiguas más amplias de las que se dispone en la actualidad. Por tanto, para que los sistemas de radar existentes y previstos cumplan las misiones requeridas es necesario elevar la categoría de las atribuciones al servicio de radiolocalización en las bandas de frecuencias 9000-9200 MHz y 9300–9500 MHz.

Las ventajas de esta actualización para la comunidad marítima son:

a) un elemento disuasorio de más peso para evitar que los servicios que no son de radiodeterminación compartan esta banda; y

b) un aumento de la protección del servicio de seguridad mediante la prolongación de la asignación exclusiva de esta banda a la radiodeterminación.

Los servicios de radiolocalización han demostrado durante muchos años que su explotación es compatible con la de los servicios de radionavegación en las bandas 9000-9200 MHz y 9300–9500 MHz, debido a la utilización de características similares del sistema en cuanto a emisiones con ciclo de utilización reducido, haces de exploración y técnicas de reducción de la interferencia. En el marco del UIT-R se prosiguen estudios destinados a comprobar la compatibilidad entre los servicios de radiolocalización y radionavegación en dichas bandas.

Los servicios de exploración de la Tierra por satélite (SETS) (activo), investigación espacial (activo), radiolocalización y radionavegación tienen una atribución a título primario en la gama de frecuencias de 9500 a 9800 MHz. A fin de satisfacer los requisitos de mejor

resolución para la supervisión del medio ambiente, es necesario aumentar hasta 200 MHz la anchura de banda disponible para el SETS (activo) y el servicio de investigación espacial (SIE) (activo). Esta anchura de banda adicional mejorará en gran medida la resolución de las características para la supervisión mundial, para fines ecológicos y de aprovechamiento de tierras. Actualmente se estudia comprobar la compatibilidad en las bandas de 9500 a 9800 MHz, que se prevé ampliar, entre los servicios de SETS (activo), SIE (activo) y los servicios ya existentes en dicha gama de frecuencias.

Postura de la OMI

Si bien existe un largo y satisfactorio historial de operaciones de compartición de bandas entre los sistemas de radiolocalización y radionavegación en torno a 9 GHz, es posible que los nuevos sistemas no sean necesariamente compatibles con los sistemas existentes. Por tanto, la OMI apoya la realización de pruebas, medidas y estudios del UIT-R que procuren asegurar el funcionamiento compatible en dichas bandas. Si el resultado de dichas medidas y estudios es favorable, la OMI prevé respaldar el aumento de categoría a las atribuciones de frecuencia para el servicio de radiolocalización. No obstante, la OMI sostiene que también sería necesario establecer un texto reglamentario en forma de notas al pie de página, por el cual se procurará proteger los sistemas de radionavegación a fin de que los sistemas de radionavegación no estén limitados en dichas bandas, independientemente del resultado de dichos estudios. En lo que concierne a la posibilidad de extender la atribución al SETS y al SIE, la OMI podría respaldar dicha ampliación siempre y cuando haya un resultado favorable en los estudios sobre la compartición de bandas y de que se protejan los servicios primarios existentes. Para asegurar este tipo de protección, podría ser necesario adoptar un texto reglamentario en forma de una o más notas aplicables.

Punto 1.13 del orden del día

1.13 teniendo en cuenta las Resoluciones **729 (CMR-97), 351(CMR-03)** y **544 (CMR-03)**, revisar las atribuciones a todos los servicios en las bandas de ondas decamétricas entre 4 MHz y 10 MHz, excluidas las atribuciones a los servicios en la gama de frecuencias 7000-7200 kHz y aquellas cuyos planes de adjudicación se encuentran en los apéndices **25**, **26** y **27** y cuyas disposiciones de canalización aparecen en el apéndice **17**, teniendo en cuenta la repercusión de las nuevas técnicas de modulación, las técnicas de control adaptable y los requisitos de espectro para la radiodifusión en ondas decamétricas.

Antecedentes

En la regla 4 del capítulo IV del SOLAS, se define que el SMSSM tiene nueve prescripciones funcionales, entre las cuales se incluyen 1) transmitir y recibir información sobre seguridad marítima (ISM) y 2) transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlas desde éstos.

Hasta el presente, los buques han venido utilizando ampliamente las ondas decamétricas para las comunicaciones a larga distancia, de seguridad, y de carácter general por medio de la telegrafía Morse, el radiotélex y las comunicaciones de voz. La introducción del SMSSM ha permitido suprimir la dependencia de la telegrafía Morse y la logrado la incorporación al capítulo IV del Convenio SOLAS de una prescripción para el transporte de un sistema normalizado de radiotélex, conocido como telegrafía de impresión directa de banda estrecha

(IDBE), junto con la opción de utilizar servicios satelitales Inmarsat. Sin embargo, éstos últimos no atienden a las regiones polares (zona marítima A4). Hay pruebas de que las comunicaciones en las regiones polares están aumentando en volumen debido al derretimiento de los hielos marinos.

Actualmente el IDBE ha quedado limitado desde el punto de vista técnico y las estaciones costeras del mundo entero lo utilizan con poca frecuencia. En la CMR-03 se modificó el apéndice **17** añadiendo una nueva nota a pie de página (p) que permite la realización de pruebas iniciales y una posible introducción a las nuevas tecnologías digitales en ciertas bandas. Estas nuevas tecnologías digitales están siendo cada vez más ampliamente usadas y su uso va en aumento. En 2004, Globe Wireless informó de que su sistema de comunicación de datos por ondas decamétricas se había triplicado en los últimos 5 años, a un total de 5 000 buques y que el uso en kilobitios por buque por día también se había triplicado en el mismo periodo. En la actualidad, esta compañía estaba utilizando 300 canales dúplex de 3 kHz, 75% de los cuales utilizaban las frecuencias del apéndice **17**, mientras que el 25% restante compartía otras frecuencias, especialmente en la banda de frecuencias del apéndice **17** que va de 8 a 12 MHz.

En la resolución **351 (CMR-03)** se resolvió que se deberían implantar tecnologías interoperables en virtud de lo dispuesto en el apéndice **17**, y el UIT-R está preparando recomendaciones sobre normas técnicas con la ayuda de la OMI.

El COMSAR 9 estudió el uso del IDBE y concluyó que este sistema se utilizaba muy poco para las comunicaciones generales. Sin embargo, aún se consideraba necesario para las transmisiones a tierra de la ISM en la zona marítima A4, que existía una prescripción de que los buques transmitan observaciones meteorológicas e informes de situación en la zona marítima A4 para los cuales podría utilizarse el IDBE (aunque también sería posible utilizar otras tecnologías) y que, debido a que el IDBE se ha propagado bastante más que las comunicaciones de voz, el IDBE no podría dejar de usarse en la zona marítima A4 como una comunicación de socorro de seguimiento. Por ello, el COMSAR 9 concluyó que, en el futuro previsible, deberían mantenerse las frecuencias del apéndice **15** relacionadas con el IDBE.

Los servicios de radiodifusión en ondas decamétricas buscan ampliar su espectro en el marco de la resolución **544**; por ello, otros servicios podrían considerar la posibilidad de utilizar las frecuencias atribuidas al uso marítimo para ofrecer más flexibilidad en los servicios fijos y móviles en general. Por tanto, la OMI debería justificar la utilización de las ondas de bandas decamétricas en el ámbito de la resolución **351** por parte de los nuevo servicios en ondas decamétricas que están reemplazando a la telegrafía Morse, al IDBE y a las comunicaciones de voz.

Postura de la OMI

1 Se debería alentar a la UIT a que revise el artículo 33 (comunicaciones de emergencia y de seguridad) con el fin de explicar claramente el ISM, las comunicaciones de seguridad y las comunicaciones generales relacionadas con la seguridad.

2 Se deberá mantener el IDBE en los canales del apéndice **15** y todo nuevo equipo de ondas decamétricas que se instale en los buques deberá poder funcionar con el IDBE.

3 El Grupo de Trabajo 8B del UIT-R debería continuar sus estudios para formular las recomendaciones técnicas relativas a las tecnologías interoperables aplicables a todo el mundo, y se debería revisar el apéndice **17** a fin de facilitar la utilización de nuevos sistemas, manteniendo al mismo tiempo las disposiciones relativas a las operaciones marítimas, incluido el IDBE.

4 La OMI debería informar a la conferencia de la utilización que se le da a las bandas del apéndice **17** para comunicaciones generales por parte de la comunidad marítima y la importancia de las bandas para la comunidad marítima. Se deberán formular propuestas a fin de ampliar el espectro de las ondas decamétricas para los nuevos sistemas, en particular en la banda de 10 a 18 MHz.

5 Se deberá tratar de resolver la necesidad de recursos adicionales de espectro en la gama de 9 a 10 MHz a fin de facilitar la introducción de nuevas tecnologías en el servicio móvil marítimo, superando el gran espacio existente entre las bandas móviles marítimas de 8 y 12 MHz.

6 La OMI debe observar que los medios de lograr el acceso a espectro adicional podrían ser el aumento del uso del servicio móvil que está actualmente permitido en el Reglamento de Radiocomunicaciones y el aumento del espectro que comparten los servicios móviles con el servicio fijo.

Punto 1.14 del orden del día

1.9 examinar los procedimientos de funcionamiento y los requisitos del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSS) y otras disposiciones conexas del reglamento de radiocomunicaciones, teniendo en cuenta las resoluciones **331 (Rev.CMR-03)** y **342 (Rev.CMR-2000)** así como la continua evolución hacia el SMSSM, la experiencia obtenida desde su introducción y las necesidades de todas las clases de barcos.

Antecedentes

Durante el periodo de transición hasta la plena implantación del SMSSM, el Reglamento de Radiocomunicaciones ha mantenido disposiciones dobles; el capítulo **VII** (Comunicaciones del SMSSM) y el apéndice **13** (Comunicaciones de socorro y seguridad distintas de las del SMSSM). Sin embargo, el mantenimiento tanto para los antiguos como para los nuevos sistemas de socorro y seguridad durante un periodo prolongado es oneroso e inconveniente para las autoridades de búsqueda y salvamento, y también complica los procedimientos de a bordo. Cabe observar que varios de los procedimientos del apéndice **13** se han dejado de utilizar.

Además, para garantizar la seguridad de los buques en el mar, la UIT ha adoptado a través de los años numerosos reglamentos y procedimientos operacionales para los operadores de las estaciones de radiocomunicaciones a bordo. Estas prescripciones siguieron en vigor con la introducción del SMSSM. Por ejemplo, el apéndice **16** del Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe que los buques equipados con el SMSSM deben llevar a bordo cuatro publicaciones voluminosas: la Lista alfabética de distintivos de llamada, el Nomenclátor de las estaciones costeras y de las estaciones terrenas costeras, el Nomenclátor de las estaciones de barco y el Manual para uso de los servicios móvil marítimo y móvil marítimos por satélite. Dado que, con la introducción del SMSSM, el puesto de oficial radiotelegrafista se ha suprimido a bordo de la mayoría de los buques, no es posible esperar que el resto del personal de a bordo pueda conocer a

fondo todos estos reglamentos o que sea capaz de usarlos hasta el punto previsto originalmente cuando se elaboraron estos reglamentos. Quizás no sea posible dejar de lado estos reglamentos por completo, pero éstos y las publicaciones conexas deberían simplificarse de manera considerable.

Cuando se creó el SMSSM, los soportes lógicos informáticos estaban en sus inicios, y ni las normas de funcionamiento de la OMI ni las de la UIT incluían prescripciones sobre soportes lógicos. Por consiguientes, muchos de los pormenores de funcionamiento, tales como los recogidos en los procedimientos para la LSD descritos anteriormente, estaban dirigidos a los operadores de los equipos, y no a los programadores de los soportes lógicos de ese equipo, ocasionando numerosas discordancias. No obstante, la mejora en el proyecto de los equipos ha permitido integrar en los soportes lógicos un número creciente de los procedimientos operacionales, y la UIT y la CEI actualmente están trabajando en la definición de una interfaz más sencilla para el operador.

Dado el gran número de buques en el mundo que no se rigen por el Convenio SOLAS, en particular los pequeños buques comerciales y de recreo, sigue siendo indispensable mantener ciertos procedimientos utilizados antes de la introducción del SMSSM, de modo que exista un medio común de comunicación entre todas las clases de embarcaciones con fines de socorro y seguridad. A este respecto, el 78º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (mayo de 2004) decidió que, durante el futuro previsible, al encontrarse en el mar, los buques regidos por el SOLAS mantendrán una escucha directa en el canal 16 de ondas métricas cuando sea posible. El propósito de esto sería tanto con fines de alerta como para asegurarse de que los buques regidos por el SOLAS pueden comunicarse de manera eficaz con dichos buques y proporcionar comunicaciones de puente a puente por sí mismos.

Los procedimientos que figuran en el capítulo VII y el apéndice **13** para el funcionamiento en ondas de banda métrica son, de hecho, muy similares, con la excepción de los procedimientos iniciales de alerta. Los procedimientos actuales que figuran en el capítulo VII no son, empero, muy específicos en la descripción de los procedimientos del canal LSD ni en la descripción de los procedimientos para retransmitir un alerta de socorro recibido por comunicación de voz a las estaciones costeras y los buques equipados con SMSSM. No obstante, es importante alentar a todos los buques a que puedan participar de manera plena en el SMSSM equipándolos con LSD, de modo que ningún cambio a los procedimientos resulte en una implicación de que el SMSSM no es obligatorio para los buques que no están regidos por el SOLAS.

En algunas zonas del planeta se da una congestión en los canales del apéndice **18**. La CMR-2000 sometió a revisión al apéndice **18** a fin de permitir la flexibilidad de uso para los canales de 12,5 kHz, permitiendo que los tramos superiores de algunos canales dúplex puedan utilizarse como canales símplex independientes, y permitiendo que se sometan a pruebas las nuevas tecnologías digitales. En la actualidad, este proceso debería extenderse a todos los canales dúplex, pero cabe señalar que en muchas partes del mundo ya se están utilizando actualmente tecnologías digitales, y que no se debería obstaculizar la evolución de los servicios digitales.

De los canales del apéndice **18**, tan sólo el canal 16 está protegido contra interferencias en virtud del artículo **5**. Se debe estudiar la posibilidad de dar más protección al canal 70. La OMI también está estudiando la posible introducción de la identificación y seguimiento de largo

alcance de los buques, y un método propuesto para lograrlo es mediante los satélites que reciben las transmisiones desde los sistemas de identificación automática (SIA) que llevan los buques. Según el resultado de los estudios, es posible que sea necesario un canal adicional con fines SIA. Éste, y los canales SIA 1 y 2 existentes entonces requerirán protección y también autorización para funcionar en el servicio móvil por satélite efectuando las modificaciones adecuadas a los reglamentos.

Postura de la OMI

1 Se deberá alentar a la UIT a que simplifique y aclare lo más posible los procedimientos operacionales y los requisitos técnicos.

2 Se deben mantener las disposiciones para la utilización del canal 16 de ondas métricas para llamadas telefónicas de socorro, urgencia, seguridad y generales y armonizarlas con los procedimientos del SMSSM del capítulo 7, haciendo hincapié en aclarar los procedimientos para permitir la retransmisión de mensajes de socorro a estaciones equipadas con equipo SMSSM.

3 El resto de las reglas y procedimientos para el funcionamiento en frecuencias de 500 kHz y 2 182 kHz no se aplican a los buques regidos por el SOLAS y el apéndice **13** puede eliminarse.

4 No obstante, la UIT y la OMI deberán alentar a todos los buques a que adopten las técnicas del SMSSM a fines de potenciar la seguridad.

5 La UIT deberá realizar estudios para revisar, modificar y reducir el alcance y contenido de los reglamentos y publicaciones que es necesario llevar a bordo de los buques en virtud del apéndice **16**. Para lograrlo, la UIT debe considerar la posibilidad de aplicar los futuros reglamentos al proyecto y al funcionamiento de los equipos de radiocomunicaciones de a bordo, y no a las personas a bordo del buque.

6 Se debe seguir examinando el apéndice **18** a fin de mejorar la eficiencia de la utilización de las ondas métricas. La UIT deberá estudiar la posibilidad de reservar un canal para uso del SIA adecuado a la recepción satelital con la protección adecuada.

7 Según los resultados de los estudios, se debería considerar la posibilidad de brindar protección para el canal 70 de ondas métricas (156,525 MHz) y los canales SIA, AIS1 (161,975 MHz) y AIS2 (162,025 MHz).

Punto 1.16 del orden del día

1.16 considerar las disposiciones reglamentarias y de funcionamiento referentes a las Identidades del Servicio Móvil Marítimo (MMSI) para dispositivos distintos a los equipos móviles a bordo de barcos, teniendo en cuenta las resoluciones **344 (Rev. CMR-03)** y **353 (CMR-03)**.

Antecedentes

Las Identidades del Servicio Móvil Marítimo (ISMM) se requieren para varios equipos de comunicaciones de a bordo (por ejemplo, la LSD y las estaciones terrenas móviles). La ISMM es un número de nueve dígitos que atribuye una identificación única a las estaciones de buque, a los

grupos de estaciones de buques, a las estaciones costeras y a los grupos de estaciones costeras. Tres de estos nueve dígitos corresponden a la cifra de identificación marítima (MID). Las MID representan el territorio o la zona geográfica de las Administraciones y son asignadas por la UIT.

La CMR-03 revisó las disposiciones para la asignación de la ISMM a los buques. Sin embargo, se está instalando un nuevo tipo de equipo radioeléctrico que requiere las ISMM, conocido como el sistema de identificación automática (SIA). En el caso de los buques se emplea el mismo ISMM para las LSD y el SIA.

No obstante, se prevé que el SIA se utilice en plataformas que no sean buques, tales como las ayudas a la navegación y las aeronaves del servicio SAR. Dicho número será relativamente menor, de modo que se puedan suministrar ISMM sin agotar la disponibilidad. No obstante, podría ser ventajoso seleccionar números que indiquen claramente el tipo de plataforma.

El Grupo de trabajo 8B del UIT-R ha elaborado un proyecto de enmiendas a la recomendación M.585 del UIT-R y al artículo **19** (Identificación de estaciones). Estas enmiendas proponen reservar el prefijo "111" para la identificación de estaciones de aeronaves, y el "99" para identificar a las ayudas a la navegación. Ello daría 1 000 aeronaves por MID y 10 000 ayudas a la navegación por MID.

Postura de la OMI

La OMI está de acuerdo con la labor que ha llevado a cabo la UIT.

Punto 2 del orden del día

2 examinar las Recomendaciones UIT-R revisadas e incorporadas por referencia en el Reglamento de Radiocomunicaciones comunicadas por la Asamblea de Radiocomunicaciones de acuerdo con la Resolución **28 (Rev.CMR-03);** y decidir si se actualizan o no las referencias correspondientes en el Reglamento de Radiocomunicaciones con arreglo a los principios contenidos en el Anexo a la Resolución **27 (Rev.CMR-03)**.

Antecedentes

La OMI también utiliza el concepto de incorporación por referencia. Las resoluciones **27** y **28** aclaran el significado de la incorporación por referencia que, en lo que a la UIT concierne, se limita a las referencias al texto que tienen efecto obligatorio. También se definen claramente las reglas para definir el texto adecuado para su incorporación por referencia, el método de referencia y los procedimientos de la CMR conexos para tratar los casos de incorporación por referencia. Los nuevos casos de incorporación por referencia sólo se permitirán si forman parte de las medidas exigidas en relación con un punto sustantivo del orden del día de la CMR. Los procedimientos que deberán ser empleados durante las CMR exigen en la actualidad que los textos propuestos para incorporación estén disponibles como documento de la Conferencia. Además, durante la Conferencia se deberá elaborar un documento de la Conferencia en el que se resuman los casos nuevos o actualizados de incorporación por referencia para garantizar que el Volumen 4 del Reglamento de Radiocomunicaciones, que contiene los textos completos de todo el material referenciado, está actualizado y completo.

Las futuras medidas relacionadas con este punto del orden del día, de carácter indefinido, se limitarán a aprobar los nuevos casos de incorporación por referencia vinculados con los puntos del orden del día esenciales y las "tareas de administración" de las referencias actualizadas de acuerdo con las Recomendaciones del UIT-R. La Oficina tendrá la responsabilidad principal de informar sobre las tareas de administración necesarias. Por consiguiente, la función de las administraciones se limitará a determinar si las propuestas de nuevos casos de incorporación por referencia son preferibles a otras soluciones, tales como incluir los textos clave directamente en el Reglamento de Radiocomunicaciones, y a detectar errores o incongruencias que puedan aparecer en relación con las referencias actualizadas.

Debido al gran número de Recomendaciones del UIT-R que tratan del proyecto y funcionamiento del servicio móvil marítimo y del servicio móvil marítimo por satélite, la OMI está directamente interesada en que se garantice que las referencias se mantienen al día. La incorporación por referencia se adapta al material de naturaleza operacional y para el material técnico estable.

Por consiguiente, es preciso examinar cuidadosamente la utilización del procedimiento de incorporación por referencia en relación con los procedimientos o reglamentos relacionados con los servicios de comunicación marítima, a fin de garantizar que la cuestión examinada es efectivamente de naturaleza obligatoria y que no existen métodos más simples para alcanzar el mismo objetivo. Cuando las referencias no son obligatorias no es necesario establecer condiciones específicas para la aplicación de los textos citados. En estos casos, la referencia se efectuará utilizando la expresión "de la versión más reciente" de una Recomendación.

Postura de la OMI

1 La OMI ha estudiado las recomendaciones pertinentes y ha formulado las observaciones sobre cada una de éstas que figuran en el anexo 1.

2 La OMI considera importante la incorporación por referencia debido al estrecho vínculo que existe entre muchas recomendaciones del UIT-R relativas al equipo del SMSSM y su funcionamiento, y las normas de funcionamiento de la OMI.

3 La OM solicita una indicación temprana de cualquier cambio propuesto por la UIT al mecanismo de incorporación por referencia y a la lista de las recomendaciones incorporadas.

Punto 4 del orden del día

4 de acuerdo con la resolución **95 (Rev.CMR-03)**, revisa las resoluciones y recomendaciones de las conferencias anteriores con miras a su posible revisión, sustitución o supresión.

Antecedentes

Entre las resoluciones y recomendaciones de conferencias anteriores, hay ciertas que resultan de interés para la OMI, tal como la resolución **331** relativa a la transición al SMSSM. Es necesario que la OMI examine todas estas resoluciones y recomendaciones.

Postura de la OMI

La OMI ha estudiado las resoluciones y recomendaciones pertinentes y ha formulado observaciones sobre ellas, las cuales se reproducen en el anexo 2.

Punto 7.2 del orden del día

7.2 recomendar al Consejo los puntos que han de incluirse en el orden del día de la próxima CMR y formular opiniones sobre el orden del día preliminar de la conferencia subsiguiente y sobre los posibles órdenes del día de las conferencias futuras, teniendo en cuenta la Resolución **803 (CMR-03)**.

Antecedentes

El Capítulo IV (Radiocomunicaciones) del Convenio SOLAS fue enmendado en 1998 a fin de introducir el SMSSM, que entró en vigor el 1 de febrero de 1992. Desde entonces, dicho capítulo ha sido enmendado en distintas ocasiones para modificar ciertas disposiciones a la luz de la experiencia adquirida.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su 78º periodo de sesiones (mayo de 2004), concedió la autorización al COMSAR 9 para que considerara la posibilidad de seguir revisando las disposiciones para el transporte de equipo satelital a fin de armonizarlas con la resolución A.888(21) de la Asamblea de la OMI. Además, el Comité COMSAR sigue estudiando nuevas tecnologías del SMSSM para emplearlas en buques. Es inevitable que, con el tiempo, el capítulo IV siga evolucionando y que a raíz de ello se den cambios en las disposiciones reglamentarias de la UIT.

Se prevé que las nuevas tecnologías en las bandas de ondas decamétricas exigirán un uso más eficiente del espectro disponible, por lo que podría ser necesario introducir modificaciones al apéndice **25**.

Postura de la OMI

1 En los órdenes del día de las futuras Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT se debería disponer lo necesario para poder efectuar las enmiendas necesarias a las disposiciones reglamentarias de la UIT con arreglo a las modificaciones del capítulo IV del Convenio SOLAS. Ello podría lograrse ampliando el punto del orden del día pendiente para resolver incoherencias observadas en el Reglamento de Radiocomunicaciones a fin de resolver las incoherencias que existen entre el dicho reglamento y el Convenio SOLAS.

2 Se debería autorizar una futura revisión del apéndice **25**.

ANEXO 1

RECOMENDACIÓN UIT-R M.257-3

SISTEMA DE LLAMADA SELECTIVA SECUENCIAL DE UNA SOLA FRECUENCIA PARA EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

(1959-1970-1978-1995)

Ya no es necesaria para la OMI y probablemente tampoco para la comunidad marítima. La última estación costera que utilizaba este sistema de llamada (en Malasia) cerró hace dos años.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.476-5

EQUIPOS TELEGRÁFICOS DE IMPRESIÓN DIRECTA EN EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO*

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1970-1974-1978-1982-1986-1995)

La OMI la necesita en la actualidad para respaldar la prescripción del capítulo IV del SOLAS de llevar a bordo equipo IDBE, aun cuando el sistema no sea muy utilizado. Está relacionada con el punto 1.13 del orden del día. Véase también la nota a pie de página.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.489-2

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS EQUIPOS DE RADIOTELEFONÍA DE ONDAS MÉTRICAS UTILIZADOS EN EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO CON UNA SEPARACIÓN DE 25 KHZ ENTRE CANALES ADYACENTES

(1974-1978-1995)

La OMI necesita esta recomendación para apoyar las prescripciones del capítulo IV del SOLAS en relación con el equipo que se debe transportar, y la necesita la comunidad marítima en general. Es probable que se necesite por el momento.

---

* Se conserva esta recomendación a fin de suministrar información sobre el equipo existente, aunque probablemente se suprimirá en una fecha posterior. Los equipos nuevos deberán cumplir la recomendación UIT-R M.625, que dispone el intercambio de señales de identificación para el uso de señales de identificación del servicio móvil marítimo de nueve cifras y por razones de compatibilidad con el equipo existente instalado en cumplimiento de esta recomendación.

Nota de la Secretaría: Las referencias de la presente recomendación al Reglamento de Radiocomunicaciones se refieren a este Reglamento en su versión revisada por la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 1995. Estos elementos del Reglamento de Radiocomunicaciones entrarán en vigor el 1 de junio de 1998. Donde procede, también se incluyen entre corchetes las referencias equivalentes de la versión actual del Reglamento de Radiocomunicaciones.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.492-6

PROCEDIMIENTOS DE EXPLOTACIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DE EQUIPOS TELEGRÁFICOS DE IMPRESIÓN DIRECTA EN EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1974-1978-1982-1986-1990-1992-1995)

En la actualidad la OMI la necesita para apoyar la prescripción del capítulo IV del SOLAS relacionada con el transporte de equipo IDBE, aunque el sistema se utiliza muy poco. Está relacionada con el punto 1.13 del orden del día.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.541-8

PROCEDIMIENTOS DE EXPLOTACIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DE EQUIPOS DE LLAMADA SELECTIVA DIGITAL EN EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

(Cuestión UIT-R 9/8)

(1978-1982-1986-1990-1992-1994-1995-1996-1997)

La recomendación actual es la UIT-R M.541-9. La necesidad de que esta recomendación se incorpore mediante referencia depende de los resultados de la revisión del capítulo VII, que se realiza bajo el punto 1.14 del orden del día.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.625-3

EQUIPOS TELEGRÁFICOS DE IMPRESIÓN DIRECTA QUE EMPLEAN LA IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA EN EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO**

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1986-1990-1992-1995)

En la actualidad la OMI la necesita para apoyar la prescripción del capítulo IV del SOLAS relacionada con el transporte de equipo IDBE, aunque este sistema se usa muy poco. Está relacionada con el punto 1.13 del orden del día. Véase también la nota a pie de página.

** Los equipos nuevos deberán cumplir la presente recomendación, que asegura la compatibilidad con el equipo existente construido de conformidad con la Recomendación UIT-R M.476.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.627-1

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS EQUIPOS DE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS EN ONDAS DECAMÉTRICAS UTILIZADOS PARA TELEGRAFÍA CON MODULACIÓN POR DESPLAZAMIENTO DE FASE DE BANDA ESTRECHA (MDPBE)

(Cuestión UIT-R 54/8)

(1986-1995)

Se cree que esta recomendación no es utilizada ni por la OMI ni por la comunidad marítima.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.690-1

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS RADIOBALIZAS DE LOCALIZACIÓN DE SINIESTROS (RLS) QUE FUNCIONAN CON FRECUENCIAS PORTADORAS DE 121,5 MHz y 243 MHz

(Cuestión UIT-R 31/8)

(1990-1995)

La OMI la necesita para definir las características de la señal de radiorrecalada para la RLS satelitaria prescrita en el capítulo IV del SOLAS. Es probable que la comunidad marítima la use durante cierto tiempo en el futuro para las RLS y los dispositivos de hombre al agua. COSPAS/SARSAT prestará un servicio que detecta las señales en 121,5 MHz por satélite hasta 2009.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1169

HORAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS ESTACIONES DE BARCO

(1995)

Ya no la necesita ni la OMI ni la comunidad marítima. En la actualidad no hay servicios de transmisión por morse ni oficiales radiotelegrafistas.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1171

PROCEDIMIENTOS DE RADIOTELEFONÍA EN EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

(1995)

La OMI y la comunidad marítima la necesitan mientras que las estaciones costeras ofrezcan un servicio público de correspondencia. No obstante, el número de estas estaciones costeras va en descenso.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1172

ABREVIATURAS Y SEÑALES DIVERSAS QUE HABRÁN DE UTILIZARSE PARA LAS RADIOCOMUNICACIONES EN EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

(1995)

La OMI ya no la necesita dado que utiliza las frases normalizadas para las comunicaciones marítimas, pero la comunidad marítima sí la necesita.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1173

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS TRANSMISORES DE BANDA LATERAL ÚNICA UTILIZADOS PARA LA RADIOTELEFONÍA EN EL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO, EN LAS BANDAS COMPRENDIDAS ENTRE 1 606,5 KHZ (1 605 KHZ EN LA REGIÓN 2) Y 4 000 KHZ Y ENTRE 4 000 KHZ Y 27 500 KHZ

(1995)

Tanto la OMI como la comunidad marítima la necesitan, y de momento es probable que la continúen necesitando en el futuro.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1174-1

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS EQUIPOS UTILIZADOS PARA LAS COMUNICACIONES A BORDO DE BARCOS EN LAS BANDAS DE FRECUENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE 450 Y 470 MHZ

(1995-1998)

Necesaria para la comunidad marítima y útil para la OMI.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1175

EQUIPO AUTOMÁTICO DE RECEPCIÓN DE LAS SEÑALES DE ALARMA RADIOTELEGRÁFICA Y RADIOTELEFÓNICA

(1995)

La OMI ya no la necesita, dado que todos los buques regidos por los convenios utilizan las técnicas del SMSSM. Ya no se utiliza la señal de alarma radiotelegráfica. Es posible que algunos buques no regidos por los convenios, como los buques pesqueros, todavía utilicen la señal de alarma radiotelefónica.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1638

CARACTERÍSTICAS Y CRITERIOS DE PROTECCIÓN DE LOS RADARES DE RADIOLOCALIZACIÓN, RADIONAVEGACIÓN AERONÁUTICA Y METEOROLÓGICOS QUE FUNCIONAN EN LAS BANDAS DE FRECUENCIA ENTRE 5 250 Y 5 850 MHZ

(2003)

La OMI no necesita, pero es posible que la comunidad marítima la precise en los casos en los que se utilicen radares en esta banda.

ANEXO 2

RESOLUCIÓN 13 (Rev.CMR-97)

Formación de los distintivos de llamada y atribución de nuevas series internacionales

Mantener.

RESOLUCIÓN 18 (Mob-83)

Relativa al procedimiento que ha de utilizarse para identificar y anunciar la posición de los barcos y aeronaves de Estados que no sean partes en un conflicto armado

Se debe revisar de conformidad con el capítulo VII y el apéndice 13 (punto 1.14 del orden del día).

RESOLUCIÓN 21 (Rev.CMR-03)

Introducción de cambios en las atribuciones de bandas de frecuencias entre 5 900 kHz y 19 020 kHz

Derogar. Las modificaciones quedarán finalizadas en 2007.

RESOLUCIÓN 205 (Rev.Mob.87)

Protección de la banda 406-406,1 MHz atribuida al servicio móvil por satélite

Mantener.

RESOLUCIÓN 207 (Rev.CMR-03)

Medidas para hacer frente a la utilización no autorizada de frecuencias en las bandas atribuidas al servicio móvil marítimo y al servicio móvil aeronáutico (R) y a las interferencias causadas a las mismas

Posiblemente debería revisarse en relación con el punto 1.14 del orden del día.

RESOLUCIÓN 222 (CMR-2000)

Utilización de las bandas 1 525-1 559 MHz y 1 626,5-1 660,5 MHz por el servicio móvil por satélite

Mantener.

RESOLUCIÓN 331 (Rev.CMR-03)

Transición al sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)

Tema tratado en relación con el punto 1.14 del orden del día.

RESOLUCIÓN 339 (Rev.CMR-03)

Coordinación de los servicios NAVTEX

Se debe revisar para suprimir la instrucción de publicarla en el Nomenclátor de las estaciones costeras. ¿Debe utilizarse el sitio de MARS en la Red?

RESOLUCIÓN 340 (CMR-97)

Necesidad de introducir información adicional de búsqueda y salvamento en las bases de datos

Se debe revisar para instar a las administraciones que aún no la cumplan a que lo hagan. Cabe observar que el artículo 20.16 prescribe el procedimiento.

RESOLUCIÓN 342 (Rev.CMR-2000)

Nuevas tecnologías para mejorar la eficacia de utilización de la banda 156-174 MHz por las estaciones del servicio móvil marítimo

Se deben mantener y tomar nota de que es posible que se modifique el apéndice 18 en relación con el punto 1.14 del orden del día.

RESOLUCIÓN 343 (CMR-97)

Certificación marítima para el personal de estaciones de barco y de estaciones terrenas de barco que no están provistas obligatoriamente de equipos de radiocomunicaciones

Se debe mantener para garantizar el funcionamiento común entre los buques regidos por los convenios y los que no lo están.

RESOLUCIÓN 344 (Rev.CMR-03)

Agotamiento del recurso de numeración de identidades en el servicio móvil marítimo

Se debe revisar para reflejar la revisión de la recomendación UIT-R M.585 y volver a examinarla en 2015, dado que, en la actualidad, no hay indicios de que haya una falta de capacidad de MMSI.

RESOLUCIÓN 345 (CMR-97)

Funcionamiento de los equipos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos y asignación de identidades del servicio móvil marítimo en barcos dotados voluntariamente de dichos equipos

Se debe revisar. Se ha aplicado el resuelve 1 en toda la resolución 340. El resuelve 2 se ha aplicado en las resoluciones 340, 344 y en el punto 1.16 del orden del día. En los resuelve 2 y 3, la resolución 344 ha eliminado el papel del UIT-T.

RESOLUCIÓN 349 (CMR-97)

Procedimientos operativos para cancelar falsas alertas de socorro en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

Mantener.

RESOLUCIÓN 351 (CMR-03)

Revisión de las disposiciones de las frecuencias y los canales en las bandas atribuidas al servicio móvil marítimo en ondas hectométricas y ondas decamétricas con objeto de mejorar la eficacia mediante la consideración del empleo de nueva tecnología digital por el servicio móvil marítimo

Tema del punto 1.13 del orden del día.

RESOLUCIÓN 352 (CMR-03)

Utilización de las frecuencias portadoras 12 290 kHz y 16 420 kHz para llamadas relacionadas con la seguridad hacia los centros de coordinación de salvamento y desde éstos

Mantener.

RESOLUCIÓN 353 (CMR-03)

Identidades del servicio móvil marítimo para equipos distintos de los equipos móviles a bordo de barcos

Tema del punto 1.16 del orden del día.

RESOLUCIÓN 747 (CMR-03)

Posibilidad de elevar a la categoría primaria la atribución al servicio de radiolocalización de las bandas de frecuencias 9 000-9 200 MHz y 9 300-9 500 MHz, y posibilidad de extender las atribuciones existentes a título primario al servicio de exploración de la Tierra por satélite (activo) y al servicio de investigación espacial (activo) en la banda 9 500-9 800 MHz

Tema del punto 1.3 del orden del día.

RECOMENDACIÓN 7 (Rev.CMR-97)

Adopción de formularios normalizados para las licencias de las estaciones de barco y estaciones terrenas de barco, estaciones de aeronave y estaciones terrenas de aeronave

Mantener.

RECOMENDACIÓN 14 (Mob-87)

Identificación y localización de barcos especiales, como los de transportes sanitarios, por medio de los respondedores de radar marítimos normalizados

Derogar. Los respondedores de radar no se han implantado. En la actualidad la identificación y localización se logra con los sistemas de identificación automática según se estipulan en la recomendación M.1371 del UIT-R.

RECOMENDACIÓN 37 (CMR-03)

Procedimientos operacionales para la utilización de las estaciones terrenas a bordo de barcos (ESV)

Mantener.

RECOMENDACIÓN 316 (Rev.Mob-87)

Uso de estaciones terrenas de barcos en los puertos y otras aguas bajo jurisdicción nacional

Mantener.

RECOMENDACIÓN 318 (Mob-87)

Utilización más eficaz del espectro de frecuencias en la banda de ondas métricas indicada en el apéndice 18 para comunicaciones del servicio móvil marítimo

Tema del punto 1.14 del orden del día.

RECOMENDACIÓN 604 (Rev.Mob-87)

Utilización futura y características de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS)

Derogar. Las prescripciones relativas a las RLS se estipulan en el capítulo IV del SOLAS. No obstante, cabe señalar que es posible que la OACI esté interesada en este asunto.

RECOMENDACIÓN 605 (Rev.Mob-87)

Características técnicas y frecuencias de los respondedores a bordo de los barcos

Derogar. Los respondedores de radar no se han implantado. La identificación y localización se lleva a cabo actualmente con sistemas de identificación automática según se estipulan en la recomendación UIT-R M.1371.

***

ANEXO 38

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

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

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes**	Indefinido	BLG 10/19, sección 3
2	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 80/24, párrafo 21.6; BLG 10/19, sección 10
3	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; BLG 10/19, sección 9
A.1	Aspectos de seguridad y medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque contempladas en la regla I/13F del MARPOL 73/78		BLG 3/18, párrafo 15.7
	.1 evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiere (según sea necesario)	Indefinido	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3
A.2	**Sistemas de marcado de hidrocarburos**	2008	MEPC 45/20, párrafo 17.4; BLG 8/18, sección 10 y párrafo 15.4.3

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 11.

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

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3	**Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas** (en colaboración con los Subcomités FP y DE)	2007	MSC 78/26, párrafo 24.11; BLG 10/19, sección 6
A.4	**Elaboración de directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004**	2007	MEPC 52/24, párrafo 2.21.6; BLG 10/19, sección 4
A.5	**Directrices sobre otras técnicas verificables o ejecutables para limitar las emisiones de SOx**	2007	MEPC 53/24, párrafo 4.40
A.6	**Enmiendas al Anexo I del MARPOL destinadas a prevenir la contaminación marina en las operaciones de transbordo de hidrocarburos entre buques en el mar**	2007	MEPC 53/24, párrafo 20.6; BLG 10/19, sección 15
A.7	**Examen del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NOx**	2007	MEPC 53/24, párrafo 4.50; BLG 10/19, sección 14

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

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas**	Indefinido	MSC 63/23, párrafo 10.6; DSC 9/15, sección 3
2	**Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias**	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2; DSC 9/15, sección 6
3	**Enmiendas al Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel**	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 9/15, sección 4
4	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; DSC 9/15, sección 6
A.1	Enmienda (34-08) al Código IMDG y a sus suplementos	2007	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 10/17, sección 14
A.2	**Aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel**	2007	DSC 3/15, párrafo 12.7; MSC 78/25, párrafo 13.7; DSC 9/15, sección 4
A.3	**Medidas para incrementar la protección marítima**	2006	MSC 75/24, párrafo 22.9; DSC 9/15, sección 9

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 11.

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

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores: procedimiento de notificación de defectos estructurales graves	2006	DSC 10/17, sección 8
A.5	Examen del Código de Buques Especiales **(coordinado por el Subcomité DE)**	2007	MSC 78/26, párrafo 24.9
A.6	**Enmiendas al Código ESC**	2006	MSC 78/26, párrafo 24.15.3; DSC 10/17, sección 7
A.7	**Revisión de las Directrices LHNS y OSV**	2006	MSC 79/23, párrafo 20.8
A.8	Ampliación del Código BLU para incluir el grano	2006	MSC 79/23, párrafo 20.7
A.9	Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores	2006	MSC 80/24, párrafo 21.8
A.10	**Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques**	2007	DSC 10/17, párrafo 4.23
A.11	Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos **(coordinado por el Subcomité FP)**	2007	MSC 81/25, párrafos 23.9 y 23.14
A.12	Orientaciones sobre la indumentaria protectora	dos periodos de sesiones	MSC 81/25, párrafo 23.8

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios**	Indefinido	MSC 75/24, párrafo 22.18; FP 50/21, sección 12
2	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FP 50/21, sección 11
A.1	**Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios**	2009	MSC 74/24, párrafo 21.12; FP 50/21, sección 4
A.2	**Examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego**	2008	MSC 80/24, párrafo 21.11; FP 50/21, sección 10
A.3	**Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes**	2008	MSC 73/21, párrafo 4.16; FP 50/21, sección 5
A.4	**Examen del Código de Buques Especiales** (coordinado por el Subcomité DE)	2007	MSC 78/26, párrafo 24.9; FP 50/21, sección 8
A.5	**Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas** (coordinado por el Subcomité BLG)	2007	MSC 78/26, párrafo 24.19; FP 50/21, sección 6
A.6	**Medidas para evitar los incendios en las cámaras de máquinas y en las cámaras de bombas de carga**	2009	MSC 79/23, párrafo 20.11; FP 50/21, sección 7

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FP 51.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.7	**Pirorresistencia de los conductos de ventilación**	2007	MSC 81/25, párrafo 23.13
A.8	**Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas** (en colaboración con el Subcomité DSC)	2007	MSC 81/25, párrafo 23.14
A.9	**Interpretación unificada sobre el número y distribución de los extintores portátiles en los espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control y otros espacios**	2008	MSC 81/25, párrafos 23.15 y 23.16
A.10	**Examen de la seguridad contra incendios de las zonas exteriores de los buques de pasaje**	2007	MSC 81/25, párrafo 23.17.1
A.11	**Normas de funcionamiento de los sistemas fijos de aspersión de agua, de detección de incendios y de alarmas contraincendios para los balcones de los camarotes**	2008	MSC 81/25, párrafo 23.17.2
B.1	Control del humo y ventilación	dos periodos de sesiones	FP 39/19, sección 9; FP 46/16, sección 4

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78**	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 13/23, sección 3
2	**Estadísticas e investigaciones de siniestros**	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 13/23, sección 4
3	**Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto**	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; FSI 13/23, secciones 6 y 7; MSC 80/24, párrafo 21.6
4	**Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento**	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 13/23, sección 10
5	**Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI**	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, párrafo 4.3; FSI 13/23, sección 11
6	**Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))**	Indefinido	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 13/23, sección 12

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 14.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
7	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FSI 13/23, sección 18
A.1	**Supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar**	2006	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 7/14, párrafos 7.11 a 7.13; MSC 71/23, párrafo 13.13; FSI 13/23, sección 14
A.2	**Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)**	2007	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 10/17, sección 11; MSC 75/24, párrafos 13.11 y 22.25.3; FSI 13/23, sección 15
A.3	**Elaboración de directrices sobre los reconocimientos prescritos en la regla E-1 del Convenio BWM 2004**	2006	MEPC 51/22, párrafo 2.11.6; FSI 13/23, sección 13
A.4	**Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004**	2006	MEPC 52/24, párrafo 2.21.2; FSI 13/23, sección 8
A.5	**Examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos**	2007	MEPC 79/23, párrafos 20.15 a 20.18; FSI 13/23, sección 5
A.6	**Cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción**	2007	MEPC 53/24, párrafo 9.7

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)**		COMSAR 10/16, sección 3
	.1 **cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM**	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 3.1 a 3.4
	.2 exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones	Indefinido	COMSAR 4/14, párrafos 3.38 a 3.41
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)		
	.1 **disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos**	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 3.5 a 3.29
3	**Cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT**	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 4.3 a 4.6 y 4.13 a 4.20
4	**Cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R**	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 4.1, 4.2 y 4.9 a 4.12
5	**Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)**	Indefinido	COMSAR 10/16, sección 5

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 11.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) (continuación)

			Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
6	**Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM**			
	.1	**armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento**	2007	COMSAR 10/16, párrafos 6.1 a 6.16
	.2	**plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM**	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 6.27 a 6.41
	.3	**revisión del Manual IAMSAR**	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; COMSAR 10/16, sección 8
	.4	**asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento**	2007	MSC 75/24, párrafo 22.29; COMSAR 10/16, párrafos 6.42 a 6.49
7	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)		Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 78/26, párrafo 24.8
A.1	Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)		tres periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.2
A.2	**Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas**		2007	MSC 74/24, párrafo 21.25.1; COMSAR 10/16, sección 7

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3	**Revisión de las normas de funcionamiento de los RESAR**	2007	MSC 78/26, párrafo 24.26; COMSAR 10/16, sección 12
A.4	**Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes (señales de peligro)** (coordinado por el Subcomité NAV)	2007	MSC 81/25, párrafos 23.24 y 23.38
A.5	**Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia** (coordinado por el Subcomité NAV)	2007	MSC 81/25, párrafos 23.22 y 23.28 a 23.32
A.6	**Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad** (coordinado por el Subcomité DE)	2008	MSC 81/25, párrafo 23.45
A.7	**Elaboración de una estrategia de navegación electrónica** (coordinado por el Subcomité NAV)	2008	MSC 81/25, párrafos 23.34 a 23.37
B.1	**Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radiotélex) para las comunicaciones de socorro y seguridad marítima en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas**	2008	MSC 81/25, párrafo 23.23

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas**	Indefinido	MSC 72/23, párrafos 10.69 a 10.71, 20.41 y 20.42; NAV 51/19, sección 3
2	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; NAV 51/19, sección 13
3	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; NAV 51/19, sección 14
A.1	**Sistema mundial de radionavegación (WWRNS)**	2008	MSC 75/24, párrafo 22.37
	.1 novedades en el ámbito del SMNS, especialmente el Programa Galileo	2008	NAV 50/19, párrafos 13.1 a 13.3
	.2 **normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo de Galileo**	2006	NAV 51/19, párrafos 12.8, 12.9 y 16.3.3; MSC 81/25, párrafo 23.33
	.3 examen y enmienda de la normativa de la OMI para el SMNS (resolución A.915(22))	2008	NAV 48/19, párrafo 16.3.2

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del NAV 52.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
	.4 reconocimiento de los sistemas de radionavegación como componentes del WWRNS (resolución A.953(23))	2008	NAV 48/19, párrafo 16.3.3
A.2	**Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R**	2006	MSC 69/22, párrafos 5.69 y 5.70; NAV 51/19, sección 9
A.3	**Revisión de las normas de funcionamiento de los SIN y de los SIP**	2006	MSC 78/26, párrafo 24.30; NAV 51/19, sección 4
A.4	**Evaluación del uso de los SIVCE y elaboración de CNE**	2006	MSC 78/26, párrafo 24.33; NAV 51/19, sección 6
A.5	**Enmiendas a las normas de funcionamiento de los SIVCE**	2007	MSC 80/24, párrafo 21.22
A.6	**Elaboración de directrices sobre la instalación del equipo de radar de a bordo**	2008	MSC 80/24, párrafo 21.23
A.7	**Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes relativas a las especificaciones de color de las luces**	2007	MSC 80/24, párrafo 21.24.1
A.8	**Elaboración de normas de funcionamiento para las luces de navegación, los reguladores de las luces de navegación y el equipo conexo**	2007	MSC 80/24, párrafo 21.24.2
A.9	**Prescripciones para la instalación de sistemas de alarma para las guardias de navegación en el puente**	2008*	MSC 81/25, párrafo 23.27
A.10	**Directrices para el control de los buques en caso de emergencia (en colaboración con el Subcomité COMSAR)**	2007*	MSC 81/25, párrafos 23.28 a 23.32;

* Se incluirá en el orden del día provisional del NAV 53.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.11	**Elaboración de una estrategia de navegación electrónica (en colaboración con el Subcomité COMSAR)**	2008*	MSC 81/25, párrafos 23.34 a 23.37
A.12	**Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes en relación con las señales de socorro (en colaboración con el Subcomité COMSAR)**	2007*	MSC 81/25, párrafo 23.38
A.13	**Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo**	2008*	MSC 81/25, párrafos 23.39 y 23.40
A.14	**Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad (coordinado por el Subcomité DE)**	2008*	MSC 81/25, párrafo 23.45
A.15	**Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje**	2008*	MSC 81/25, párrafo 23.42

* Se incluirá en el orden del día provisional del NAV 53.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
2	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12
A.1	**Enmiendas a la resolución A.744(18)**	2007	DE 45/27, párrafos 7.18 y 7.19; DE 49/20, párrafos 3.4 a 3.8
A.2	**Medidas de prevención de accidentes con botes salvavidas** (en colaboración con los Subcomités FSI, NAV y STW)	2008	MSC 74/24, párrafo 21.34; DE 48/25, sección 5; FP 50/21, sección 13
A.3	**Normas de rendimiento de los revestimientos protectores**	2007	MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 49/20, sección 6
A.4	**Prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales**	2007	MSC 77/26, párrafo 23.32; DE 49/20, sección 8
A.5	**Sistemas de remolque de emergencia obligatorios en buques que no sean buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas**	2007	MSC 77/26, párrafo 23.33; DE 49/20, sección 7

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DE 50.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.6	**Compatibilidad de los dispositivos de salvamento**	**2008**	DE 47/15, párrafo 5.3; MSC 78/26, párrafo 24.37.1; DE 48/25, sección 8; FP 50/21, sección 14
A.7	**Examen del Código de Buques Especiales** (en colaboración con los Subcomités DSC, FP, NAV, COMSAR y SLF)	**2007**	MSC 78/26, párrafo 24.9; DE 49/20, sección 12
A.8	**Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas** (coordinado por el Subcomité BLG)	**2007**	MSC 78/26, párrafo 24.39; DE 49/20, sección 10
A.9	**Normas de ensayo para la ampliación del intervalo entre servicios de las balsas salvavidas inflables**	2007	MSC 78/26, párrafo 24.41; DE 48/25, sección 20; FP 50/20, sección 16
A.10	**Enmiendas a las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo** (en colaboración con el Subcomité SLF, según sea necesario)	2008	MSC 79/23, párrafo 8.25
A.11	**Revisión del Código de Alarmas e Indicadores** (en colaboración con los subcomités pertinentes, según sea necesario)	2007	MSC 79/23, párrafo 20.28; DE 49/20, sección 13
A.12	**Enmiendas al Código MODU**	2007	MSC 79/23, párrafo 22.51; DE 49/20, sección 14
A.13	**Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad** (en colaboración con los Subcomités COMSAR, NAV y SLF)	2009	DE 49/20, sección 5; MSC 81/25, párrafo 23.45

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.14	Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO_x a bordo	2007*	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; BLG 10/19, párrafo 12.3
A.15	**Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores**	2008	MSC 81/25, párrafo 23.48.1
A.16	**Requisitos y norma para la protección contra la corrosión en los medios de acceso permanentes**	2008	MSC 81/25, párrafo 23.48.2
A.17	**Normas de funcionamiento para los sistemas de rescate**	2008	MSC 81/25, párrafo 23.49.1
A.18	**Directrices para la aprobación de dispositivos salvavidas novedosos**	2008	MSC 81/25, párrafo 23.49.2
B.1	**Revisión de la resolución A.760(18)**	2008	DE 46/32, párrafo 31.23; DE 47/25, párrafo 22.6
B.2	Botes salvavidas de caída libre autozafables	un periodo de sesiones	MSC 76/23, párrafos 20.41.3 y 20.48; DE 47/25, párrafo 22.6

* A reserva de la decisión que adopte el MEPC, dado que el BLG 10 decidió que dichas directrices no eran necesarias e invitó al MEPC a que suprimiera el punto del programa de trabajo del Subcomité.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Análisis de expedientes de siniestros sin avería	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.4; SLF 30/18, párrafos 4.16 y 4.17;
2	**Análisis de fichas de avería**	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.4
	.1 **revisión de la ficha de avería de la OMI**	2006	SLF 41/18, párrafo 17.5; MSC 78/26, párrafo 12.10; SLF 48/21, sección 15
3	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12
A.1	**Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS**	2006	MSC 69/22, párrafo 20.60.1; SLF 48/21, sección 3
A.2	**Seguridad de los buques pesqueros pequeños** (en colaboración con los Subcomités DE, COMSAR, FP, NAV y STW, según sea necesario)	2009	MSC 79/23, párrafos 11.15 y 20.32; SLF 48/21, sección 16
A.3	**Seguridad de los buques de pasaje**	2006	MSC 74/24, párrafo 21.4; SLF 48/21, sección 6;
A.4	**Revisión del Código de Estabilidad sin Avería**	2007	SLF 41/18, párrafo 3.14; SLF 48/21, sección 4

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del SLF 49.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)
(continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.5	**Examen del Código de Buques Especiales** (coordinado por el Subcomité DE)	2006	MSC 78/26, párrafo 24.9
A.6	Elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio sobre Arqueo, 1969, en el proyecto y la seguridad de los buques	2008*	MSC 81/25, párrafos 23.52 y 23.53
A.7	Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad (coordinado por el Subcomité DE)	2008*	MSC 81/25, párrafo 23.45
A.8	Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo	tres periodos de sesiones	MSC 81/25, párrafo 23.54
B.1	**Armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería en otros instrumentos de la OMI, incluido el Protocolo de Torremolinos de 1993 (método probabilista)**	2006	MSC 62/25, párrafo 21.23; SLF 47/17, sección 9; SLF 48/18, sección 7
B.2	**Revisión de la resolución A.266(VIII)**	2006	SLF 45/14, párrafos 3.19 y 11.1.4.1; MSC 76/23, párrafo 20.50; SLF 47/17, párrafo 14.2
B.3	**Arqueo de los buques portacontenedores sin tapas de escotilla**	2006	MSC 78/26, párrafo 24.50; SLF 47/17, párrafo 14.2
B.4	**Revisión de la circular MSC/Circ.650**	2006	SLF 47/17, párrafo 3.8

* Se incluirá en el orden del día provisional del SLF 50.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Validación de los cursos modelo de formación**	Indefinido	STW 31/17, párrafo 14.4; STW 37/18, sección 3
2	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 77/26, párrafos 18.10 y 23.40.2; STW 37/18, sección 11
A.1	**Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia**	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.55.2; STW 37/18, sección 4
A.2	**Seguridad de los buques de pasaje**	2007	MSC 74/24, párrafo 21.4; STW 37/18, sección 5
A.3	**Medidas para incrementar la protección marítima**	2007	MSC 75/24, párrafos 22.9 y 22.45; STW 37/18, sección 7
A.4	**Prescripciones de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga**	2007	MSC 75/24, párrafo 22.48; STW 37/18, sección 8
A.5	**Elaboración de prescripciones de formación para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques**	2007	MSC 71/23, párrafo 20.55.3; STW 37/18, sección 9

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 38.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.6	**Definición de las competencias de los marineros**	2007	MSC 77/26, párrafo 23.40.1; STW 37/18, sección 10
A.7	**Determinación de los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo**	2008	STW 37/18, sección 17; MSC 81/25, párrafo 23.57.1
A.8	**Examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación**	2008	STW 37/18, sección 15; MSC 81/25, párrafos 23.57.2, 23.40.2, 23.62 y 23.63
A.9	**Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques**	2008	MSC 81/25, párrafos 23.58 a 23.60
A.10	Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate	dos periodos de sesiones	MSC 81/25, párrafo 23.64
B.1	Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación	dos periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.56; STW 35/19, sección 14
B.2	Aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores y medidas de seguimiento de las resoluciones conexas de la Conferencia	dos periodos de sesiones	STW 34/14, párrafo 11.8

***

ANEXO 39

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

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG) - 11º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes

4 Elaboración de directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004

5 Examen del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NOx

6 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas

7 Enmiendas al Anexo I del MARPOL destinadas a prevenir la contaminación marina en las operaciones de transbordo de hidrocarburos entre buques en el mar

8 Sistemas de marcado de hidrocarburos

9 Directrices sobre otras técnicas verificables o ejecutables para limitar las emisiones de SOx

10 Análisis de siniestros

11 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

12 Programa de trabajo y orden del día del BLG 12

13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2008

14 Otros asuntos

15 Informe para los Comités

---

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC) - 11º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas

.1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas

.2 enmienda (34-08) al Código IMDG y a sus suplementos

4 Enmiendas al Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel

5 Aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel

.1 definición de las partes obligatorias y recomendatorias del Código de Cargas a Granel, así como de las enmiendas correspondientes

.2 enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel

6 Informes y análisis de siniestros y sucesos

7 Medidas para incrementar la protección marítima

8 Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores: procedimiento de notificación de defectos estructurales graves

9 Examen del Código de Buques Especiales

10 Enmiendas al Código ESC

11 Revisión de las Directrices LHNS y OSV

12 Ampliación del Código BLU para incluir el grano

---

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC) - 11º PERIODO DE SESIONES (continuación)

13 Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores

14 Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques

15 Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos

16 Programa de trabajo y orden del día del DSC 12

17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2007

18 Otros asuntos

19 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP) - 51º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios

4 Examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego

5 Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes

6 Examen del Código de Buques Especiales

7 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas

8 Medidas para evitar los incendios en las cámaras de máquinas y en las cámaras de bombas de carga

9 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

10 Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios

11 Pirorresistencia de los conductos de ventilación

12 Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas

13 Interpretación unificada sobre el número y distribución de los extintores portátiles en los espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control y otros espacios

14 Examen de la seguridad contra incendios de las zonas exteriores de los buques de pasaje

15 Normas de funcionamiento de los sistemas fijos de aspersión de agua, de detección de incendios y de alarmas contraincendios para los balcones de los camarotes

16 Programa de trabajo y orden del día del FP 52

17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2008

18 Otros asuntos

19 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) - 14º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento**

4 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78**

5 Estadísticas e investigaciones de siniestros**

6 Examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos

7 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto**

8 Supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar

9 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004

10 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI**

11 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))**

12 Elaboración de directrices sobre los reconocimientos prescritos en la regla E-1 del Convenio BWM 2004

13 Cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción

14 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**

15 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)

16 Programa de trabajo y orden del día del FSI 15

17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2006 y 2007

18 Otros asuntos

19 Informe para los Comités

---

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

** Punto sometido a examen continúo.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) - 11º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM):

.1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM

.2 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos

4 Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones marítimas tratadas por la UIT:

.1 cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R

.2 cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT

5 Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)

6 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM:

.1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento

.2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM

.3 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento

7 Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas

8 Revisión del Manual IAMSAR

9 Revisión de las normas de funcionamiento de los RESAR

---

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) - 11º PERIODO DE SESIONES (continuación)

10 Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes (señales de peligro)

11 Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia

12 Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radiotélex) para las comunicaciones de socorro y seguridad marítima en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas

13 Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad

14 Elaboración de una estrategia de navegación electrónica

15 Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 12

16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2008

17 Otros asuntos

18 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV) - 52º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas

4 Revisión de las normas de funcionamiento de los SIN y de los SIP

5 Enmiendas a las normas de funcionamiento de los SIVCE

6 Evaluación del uso de los SIVCE y elaboración de CNE

7 Elaboración de directrices sobre la instalación del equipo de radar de a bordo

8 Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes relativas a las especificaciones de color de las luces

9 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R

10 Normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo de Galileo

11 Elaboración de normas de funcionamiento para las luces de navegación, los reguladores de las luces de navegación y el equipo conexo

12 Sistema mundial de radionavegación (WWRNS)

13 Análisis de siniestros

14 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

15 Programa de trabajo y orden del día del NAV 53

16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2007

17 Otros asuntos

18 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE) - 50º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Enmiendas a la resolución A.744(18)

4 Normas de rendimiento de los revestimientos protectores

5 Prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales

6 Sistemas de remolque de emergencia obligatorios en buques que no sean buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas

7 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas

8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

9 Examen del Código de Buques Especiales

10 Revisión del Código de Alarmas e Indicadores

11 Enmiendas al Código MODU

12 Medidas de prevención de accidentes con botes salvavidas

13 Compatibilidad de los dispositivos de salvamento

14 Normas de ensayo para la ampliación del intervalo entre servicios de las balsas salvavidas inflables

15 Enmiendas a las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo

16 Revisión de la resolución A.760(18)

17 Análisis de siniestros

---

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE) - 50º PERIODO DE SESIONES (continuación)

18 Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad

19 Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores

20 Requisitos y norma para la protección contra la corrosión en los medios de acceso permanentes

21 Normas de funcionamiento para los sistemas de rescate

22 Directrices para la aprobación de dispositivos salvavidas novedosos

23 Programa de trabajo y orden del día del DE 51

24 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2008

25 Otros asuntos

26 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF) - 49º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS

4 Seguridad de los buques de pasaje

5 Revisión del Código de Estabilidad sin Avería

6 Seguridad de los buques pesqueros pequeños

7 Armonización de las disposiciones de estabilidad con avería en otros instrumentos de la OMI

8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

9 Revisión de la resolución A.266(VIII)

10 Arqueo de los buques portacontenedores sin tapas de escotilla

11 Examen del Código de Buques Especiales

12 Análisis de fichas de avería: revisión de la ficha de avería de la OMI

13 Revisión de la circular MSC/Circ.650

14 Programa de trabajo y orden del día del SLF 50

15 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2007

16 Otros asuntos

17 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW) - 38º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Validación de los cursos modelo de formación

4 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia

5 Seguridad de los buques de pasaje

6 Medidas para incrementar la protección marítima

7 Prescripciones de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga

8 Elaboración de prescripciones de formación para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques

9 Definición de las competencias de los marineros

10 Análisis de siniestros

11 Determinación de los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo

12 Examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación

13 Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques

14 Programa de trabajo y orden del día del STW 39

15 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2008

16 Otros asuntos

17 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

***

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

ANEXO 40

DISCURSO DEL SECRETARIO GENERAL EN LA APERTURA DEL 81º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA (10 a 19 de mayo de 2006)

Buenos días, distinguidos delegados.

Me complace enormemente darles la bienvenida al 81º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, y saludo de manera especial a los delegados que asisten por primera vez a una reunión del Comité. Ésta es la primera reunión que coordinará el **nuevo Presidente del Comité, Sr. Ponomarev de la Federación de Rusia,** a quien deseo buena suerte y éxito en el desempeño de sus múltiples e importantes obligaciones. Su predecesor, el Sr. Tom Allan, ha dejado un valioso legado que será difícil igualar, pero confío plenamente en que el Sr. Ponomarev probará ser un sucesor digno de elogio.

La seguridad en el mar ha ocupado un lugar preeminente entre las actividades desarrolladas por la OMI a través de su historia. Si bien durante este proceso, se ha ampliado significativamente el alcance de la labor de la Organización con objeto de incluir preocupaciones relacionadas con el medio ambiente marino y, posteriormente, para abordar cuestiones relativas a la facilitación y la seguridad, la importancia que se atribuye a salvaguardar la vida humana en el mar continua ocupando un lugar central en la labor de la Organización.

Mientras el mundo y la sociedad avanzan de forma incesante y veloz, batiendo nuevos récords de desarrollo económico y técnico, y el transporte marítimo lucha por adaptarse a las nuevas circunstancias, el reto para la OMI es demostrar que es capaz de mantenerse a la vanguardia de los cambios que se producen en la esfera marítima, para así continuar atendiendo de manera satisfactoria las cuestiones relativas a la seguridad, la protección ambiental y el tráfico marítimo, en armonía con las expectativas de sus fundadores, sus miembros y la comunidad marítima en general.

Al mismo tiempo que nos empeñamos en alcanzar este objetivo, debemos tener presente la razón de ser de la OMI y nunca perder de vista el hecho de que la vida humana es lo único que no tiene precio y que, por tanto, **no debe permitirse que ninguna otra consideración tenga precedencia sobre la seguridad de los seres humanos**, ya sea en la etapa de proyecto o de construcción, equipamiento y operación de los buques, o en el ámbito de la educación y formación de los marineros y de las condiciones de trabajo a bordo de los buques y en las instalaciones portuarias.

Distinguidos delegados:

Todos estarán enterados de la trágica pérdida de numerosas vidas como consecuencia del hundimiento del buque de transbordo rodado **al-Salam Boccaccio 98,** acaecido en el Mar Rojo el mes de febrero pasado. Resulta sumamente decepcionante y penoso que aún ocurra este tipo de accidentes a pesar de la amplia y exhaustiva labor llevada a cabo por la OMI a través de los años respecto de la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado y, especialmente, tras los siniestros de los transbordadores **Herald of Free Enterprise, Scandinavian Star y Estonia**.

Tengo plena confianza en que la investigación del siniestro del Mar Rojo, que iniciaron de inmediato y conjuntamente los Gobiernos de Egipto y de Panamá, contando con la pericia técnica y el asesoramiento de la OMI a través del Programa de Cooperación Técnica, permitirá determinar las causas del desastre y, en caso de que pusiera en evidencia cualquier esfera en la que sean necesarias medidas correctivas, se pondrá en marcha el sistema de la OMI para actuar de manera rápida y diligente.

Mientras tanto, y aunque no ha transcurrido aún ni la mitad del año, me preocupa que 2006 figure como un mal año en los anales de la seguridad marítima, si bien no por el número de buques y toneladas perdidas, ciertamente por el número de personas que perecieron trágicamente desde principios de año. Mi evaluación se basa en las vidas perdidas, un total de 1 400 aproximadamente, en los siniestros de los buques de transbordo rodado:

- el **al-Salaam Boccaccio 98**, que cobró cerca de 1 000 víctimas;

- el buque de pasaje que se hundió al frente de la costa de Camerún en el mes de marzo, con la pérdida de alrededor de 127 vidas;

- el **Al Dana**, en el que perecieron 58 personas al zozobrar al frente de la costa de Bahrein, en el mes de abril;

- la bagala **Al Baraka 2**, en la que perdieron la vida 73 personas al zozobrar a la salida del fondeadero principal del puerto de Djibouti, en el mes de abril;

- el **Born Again 604**, que se hundió en el Lago Volta (Ghana), también en el mes de abril, cobrándose cerca de 120 vidas;

así como del granelero **Alexandros T,** que se hundió la semana pasada frente a la costa de Sudáfrica, y en el que, tal como se temía, perecieron 26 miembros de la tripulación. Estas últimas son cifras excepcionalmente altas y, aparte del profundo pesar que sentimos por los que perecieron, empañan las noticias positivas sobre la mejora de la seguridad en las operaciones de los graneleros que, de acuerdo con el informe sobre siniestros para 2005 de INTERGARGO, dio como resultado la determinación, en tanto que pérdida total, de solamente seis graneleros de más de 10 000 toneladas de peso muerto. Sólo una de estas pérdidas puede atribuirse a un fallo estructural, registrándose un total de ocho marineros fallecidos durante el año entero.

Según las indicaciones todos los buques mencionados, a excepción del **al-Salaam Boccaccio 98** y el **Alexandros T**, zozobraron a corta distancia de la costa, en condiciones meteorológicas que no pueden describirse como extremas y debido, según se informó, a la sobrecarga.

De los seis accidentes que afectaron a buques de pasaje, cinco ocurrieron frente a la costa o en aguas interiores de África, y en cuatro casos se trataba de **buques no regidos por convenios**. Según los informes recibidos eran buques de pasaje construidos con métodos tradicionales. Si la sobrecarga tuvo una influencia importante en su hundimiento, ante tragedias de este tipo nos invade una gran tristeza por la pérdida innecesaria de preciosas vidas humanas, y nos embarga la desesperación, e incluso la ira, por cuanto en el siglo XXI todavía hay personas en posiciones de autoridad que permiten zarpar a un buque de pasaje con un número de personas

a bordo, que excede el permitido para navegar en condiciones de seguridad. Nosotros, en la OMI, no podemos escudarnos en el hecho de que los buques estaban fuera del ámbito de competencia de la Organización ya que, como lo he manifestado muchas veces, toda pérdida de vida humana en el mar es una pérdida de más, independientemente de dónde y cómo ocurrió. Teniendo esto presente, y recordando asimismo que una de las prioridades del Comité respecto del Programa de Cooperación Técnica de la OMI es la promoción e intensificación de los aspectos relativos a la seguridad de los buques no regidos por los Convenios, incluidos los buques pesqueros pequeños y los transbordadores de pasajeros de cabotaje, ofrecí a todos los países interesados la asistencia de la OMI en cualquier aspecto que pudiera resultar útil. Bahrein ya ha respondido y estamos elaborando un proyecto de cooperación técnica apropiado.

En un contexto más amplio, estamos ejecutando, junto con Interferry, un proyecto destinado a incrementar la seguridad de los transbordadores no regidos por los Convenios en los países en desarrollo, mediante la determinación de las cuestiones que deben abordarse (tales como exceso de pasajeros, gestión de terminales, proyecto y gestión de buques, disposiciones para el transporte de pasajeros, estiba, condiciones meteorológicas peligrosas, sistemas de formación y certificación de la tripulación), destacando los obstáculos que se han de superar y proponiendo soluciones. Las lecciones aprendidas como resultado de este proceso, cuya fase piloto inicial está previsto que se desarrolle en Bangladesh, servirá de modelo para proyectos similares en otros países con problemas por lo que respecta a la seguridad de los transbordadores no regidos por los Convenios.

La prestación de asistencia, como en el caso precedente, era algo que el Consejo tuvo muy presente al decidir, en noviembre del año pasado, que el lema del Día Marítimo Mundial de este año debía ser **"Cooperación técnica: la respuesta de la OMI a la cumbre mundial de 2005"**, con énfasis especial en las necesidades marítimas de África. El lema se eligió con el propósito de brindar a la Organización la oportunidad de contribuir, desde su perspectiva, al cumplimiento de los **Objetivos de desarrollo del Milenio**, adoptados por la Cumbre del Milenio de 2000 y reiterados por la Cumbre Mundial del año pasado, en tanto que respuesta de la comunidad mundial a las nuevas necesidades y desafíos constituidos, en primer lugar y ante todo, por el hecho de que centenares de millones de personas se hallan indefensas frente al hambre, la enfermedad y la degradación del medio ambiente, a pesar de que se dispone de los medios para protegerlas contra tales flagelos. La actividad marítima tiene un papel decisivo que desempeñar a la hora de responder a dichos objetivos ya que el transporte marítimo impulsa el floreciente tráfico mundial, y el comercio internacional fomenta la producción, la creación de puestos de trabajo y una mayor prosperidad social y económica. La combinación de todos esos elementos posee, sin duda, el potencial de sacar a las personas del hambre y la pobreza, y también de erradicar algunas enfermedades mortales.

Como respuesta al énfasis especial acordado a África, hemos determinado una amplia gama de temas a tratar y a tal fin hemos destinado fondos considerables, procedentes de nuestro Programa de Cooperación Técnica. Entre las actividades importantes que se están desarrollando en la actualidad cabe destacar un estudio de viabilidad sobre un **sistema integrado de guardacostas para los países de África occidental y central**, **la creación de instalaciones para la coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento** y varias **misiones de consulta y evaluación de la protección marítima**. Me sentí sumamente complacido al ayudar la semana pasada a la constitución oficial de un Centro regional de coordinación de búsqueda y salvamento en Mombasa, Kenya, que, junto con dos subcentros, uno en las Seychelles y el otro en Tanzanía, formarán el primer sistema integrado SAR de África, en respuesta a la

recomendación de la Conferencia de Florencia 2000 sobre búsqueda y salvamento y el SMSSM. Confío en que dichas instalaciones y la implantación efectiva del Acuerdo multilateral para la coordinación de los servicios marítimos de búsqueda y salvamento, que los tres países que integran la región SAR de Mombasa ultimaron en Zanzíbar en 2002, contribuirán en gran medida a incrementar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección marítima en África oriental. Asimismo, deseo aprovechar esta oportunidad para agradecer calurosamente no sólo a Kenya, las Seychelles y Tanzanía, sino también a todos los que contribuyeron a las actividades SAR y al Fondo marítimo de ayuda a las víctimas del tsunami el apoyo brindado desde el punto de vista financiero al MRCC de Mombasa y a sus dos subcentros, al Sr. Lebedev, nuestro antiguo colega en la Secretaría, y al personal de las divisiones de Seguridad Marítima y de Cooperación Técnica quienes, junto con el coordinador regional de la OMI en África Oriental, trabajaron arduamente para implantar el sistema SAR en la región. La experiencia que hemos adquirido allí será de gran utilidad cuando abarquemos otras regiones de África que carecen de una infraestructura SAR adecuada.

Retornando por un momento al accidente que sufrió el **al-Salaam**, quisiera aprovechar esta oportunidad para agradecer a los Gobiernos de Francia y el Reino Unido el envío de peritos para asistir en la investigación y, en particular, al Departamento de investigación de siniestros marítimos del Reino Unido (MAIB), cuya ayuda para la localización, recuperación (de una profundidad superior a 900 metros) y descarga de la información del registrador de datos de la travesía correspondiente a las horas cruciales desde que el desventurado buque zarpó del puerto de Dhaba, en Arabia Saudita, hasta que se hundió en medio del Mar Rojo, jugó un papel decisivo en todo sentido. La claridad de la información obtenida del registrador de datos rescatado hace honor al Comité y a los órganos auxiliares que intervinieron en la operación por el éxito de la labor realizada para elaborar las normas de funcionamiento pertinentes.

Igualmente, deseo hacer llegar nuestro reconocimiento al MAIB por su labor respecto del incendio que se declaró en el buque **Star Princess** mientras navegaba desde Gran Caimán hasta Jamaica, el mes de marzo pasado. Lo mismo debería decirse, por supuesto, sobre la rapidez y el elevado grado de responsabilidad con que actuó el Gobierno del Reino Unido en relación con las conclusiones del MAIB al presentar el documento MSC 81/4/6 cuya distribución autoricé, teniendo en cuenta las circunstancias, a pesar de que se había presentado fuera de plazo, tras mantener las pertinentes consultas con el Presidente de este Comité. Confío en que el Comité compartirá nuestra preocupación respecto a la necesidad de que se adopten rápidamente medidas sobre la propuesta del Reino Unido y también tengo plena confianza en que, a fin de continuar fortaleciendo la seguridad de los buques de pasaje desde el punto de vista de la protección contra incendios, tomará las decisiones oportunas para resolver a la mayor brevedad posible las cuestiones que salieron a la luz durante la investigación llevada a cabo por el MAIB.

En vista de los accidentes mencionados y de la iniciativa del Reino Unido de incrementar la protección contra incendios, la labor del Comité sobre la **seguridad de los buques de pasaje** continúa siendo sumamente importante. En su periodo de sesiones anterior, el Comité actualizó su plan de trabajo pertinente a fin de que los órganos auxiliares concluyeran sus respectivas tareas en 2006. En el presente periodo de sesiones, se examinarán los resultados de la labor de los subcomités participantes y se preparará un marco regulatorio apropiado que aborde de forma anticipadora y prospectiva los riesgos que deben enfrentar los buques de pasaje, en especial aquellos que se proyecten y construyan en el futuro, teniendo en cuenta tanto los principios rectores como los objetivos estratégicos aprobados en el MSC 74.

Ahora que esta importante iniciativa, que se inició hace ya cinco años, está llegando a su fin, deseo agradecer a todos los que contribuyeron a la misma por los esfuerzos realizados para garantizar la seguridad de las operaciones de los buques de pasaje, al mismo tiempo que se infundía el mayor grado de confianza posible en los viajeros.

No obstante, antes de finalizar mis referencias a la seguridad de los buques de pasaje, deseo rendir homenaje al Grupo de respuesta ante sucesos marítimos del Reino Unido que, junto con las unidades francesas de búsqueda y salvamento y la tripulación coordinaron, con encomiable eficacia profesional, la extinción del incendio que estalló la semana pasada, frente a la costa meridional de Inglaterra, a bordo del buque de cruceros **Calypso**, que llevaba más de 700 personas a bordo.

Señor Presidente:

En enero, tuve el placer de pronunciar el discurso de orientación de la **Conferencia ministerial sobre protección del transporte internacional,** celebrada en Tokio a iniciativa del Gobierno del Japón. En dicha Conferencia se intercambiaron opiniones e información sobre la protección del transporte internacional en los sectores aéreo, marítimo y terrestre, y se identificaron diversas cuestiones que deberán tratar tanto los Gobiernos como el sector. Asimismo, se formuló una serie de recomendaciones relacionadas con la labor, actual y futura, de la OMI sobre la protección marítima, y estoy seguro de que el Comité tomará debida nota de ellas al debatir las cuestiones de protección pertinentes, en particular, la **protección de los contenedores** y las **medidas de protección para los buques no regidos por los convenios.**

Una de las cuestiones más importantes que ha de tratar el Comité se refiere al **sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT**) propuesto. En el presente periodo de sesiones, corresponderá examinar las propuestas de enmienda al SOLAS, así como el proyecto de normas de funcionamiento y prescripciones funcionales, basado en las recomendaciones de dos reuniones interperiodos que se autorizaron en el último periodo de sesiones del Comité y en el COMSAR 10. La complejidad de las temas considerados es tal, y tan amplias y fundamentales son las cuestiones sobre las cuales se los invita ahora a que adopten decisiones, como lo es el impacto positivo que se espera que el sistema tenga respecto de la protección, la búsqueda y salvamento, la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente, y tengo esperanzas de que en los próximos días se tomen decisiones significativas y se llegue a conclusiones satisfactorias.

En su último periodo de sesiones, el Comité acordó los principios básicos y las metas para el concepto de **normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos**, que incluyó en su orden del día hace tres años, tras las deliberaciones iniciales mantenidas en el seno del Consejo. Se ha avanzado ya de manera considerable en lo que respecta a la elaboración de las prescripciones funcionales de nivel II para los buques tanque y los graneleros nuevos, y el grupo de trabajo por correspondencia constituido durante el último periodo de sesiones ha presentado un informe exhaustivo que abarca la parte correspondiente a la verificación de los criterios de cumplimiento, o nivel III, del sistema.

Un gran número de documentos presentados en relación con este punto del orden del día tratan del **enfoque basado en el riesgo para la elaboración de las normas basadas en objetivos** y yo abrigo esperanzas de que se mantenga un debate muy a fondo sobre el tema. Espero que quienes asistieron al cursillo organizado ayer por un grupo de miembros de la OMI

interesados en profundizar la comprensión del llamado "enfoque basado en el riesgo" en relación con las normas basadas en los objetivos, hayan sacado provecho de las charlas y, por tanto, manifestamos nuestro agradecimiento a los organizadores. Las reuniones de este tipo contribuyen al avance de esta cuestión y espero sinceramente que se encuentre una solución que logre reconciliar el enfoque "determinista" con el enfoque "basado en el riesgo" respecto a las normas basadas en objetivos, con miras a satisfacer la finalidad última de elaborar normas idóneas para incrementar aún más la seguridad marítima.

Entre las propuestas más interesantes para someter a debate en el presente periodo de sesiones cabe destacar la creación de un marco para que el proceso de verificación se lleve a cabo con la asistencia de un grupo de expertos, que incluiría el examen y la auditoría de las sociedades de clasificación, en el curso de las cuales el Comité podría considerar cómo se adaptarían al sistema las recientemente adoptadas reglas estructurales comunes de la IACS.

Merece una mención especial la elaboración, por el Subcomité DE en su último periodo de sesiones, de las prescripciones para los **revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros,** a fin de garantizar que sean de un nivel adecuado. Si bien el proyecto de normas de rendimiento y las enmiendas al SOLAS conexas se prepararon para que el Comité procediera a su examen y adopción, quedan todavía algunas cuestiones sin resolver, particularmente en lo que concierne a las detalladas prescripciones técnicas para los revestimientos protectores de los buques tanque y los graneleros, y su fecha de aplicación. Espero que el Comité llegue a un acuerdo sobre estas cuestiones, de modo que las normas de rendimiento propuestas se aprueben en el transcurso de este periodo de sesiones y se adopten en el próximo.

Distinguidos delegados, pasaré a referirme ahora a las cuestiones del **factor humano** y la **seguridad operacional**.

Desde su principal revisión, en 1995, el Convenio de Formación se ha enmendado cuatro veces y ha surgido ahora la necesidad de introducir enmiendas adicionales a fin de incluir disposiciones relativas a la protección marítima, la formación en materia de transporte de gas natural licuado, las horas de trabajo y la formación de los marineros. Como respuesta a esta necesidad real de garantizar que el Convenio pueda hacer frente, desde su perspectiva, a los nuevos retos que el sector del transporte marítimo deberá enfrentar tanto hoy como en el futuro inmediato, el Subcomité STW ha recomendado llevar a cabo un examen exhaustivo del Convenio y el Código de Formación, tarea a la cual espero que el Comité responda positivamente.

Al considerar la cuestión del factor humano desde un punto de vista más amplio, estoy seguro de que compartirán mi preocupación por la reconocida **escasez de gente de mar.** La actualización realizada en 2005 por BIMCO/ISF sobre la fuerza de trabajo, destaca la necesidad de incrementar los niveles de reclutamiento para satisfacer las exigencias previstas y, al mismo tiempo, subraya que es imperativo reducir el número de gente de mar que abandona el sector. A fin de alcanzar ambos objetivos, pienso que debemos trabajar juntos con objeto de garantizar, entre otras cosas, que se trate a la gente de mar con el respecto que se merece, reconociendo su vital contribución a la comunidad, el comercio marítimo y la economía en general. Sin duda, será sumamente fructífera para todos una estrategia que no sólo atraiga a jóvenes prometedores hacia una carrera en el mar, sino que también cree incentivos de peso para que los que están en servicio continúen en la profesión.

Al considerar cuestiones relacionadas con el factor humano, una de las que causan mayor preocupación es la **fatiga.** El resultado de los recientes análisis de siniestros indica que, debido a unos niveles inapropiados de dotación y de organización de la guardia, particularmente en viajes marítimos cortos, la **fatiga es un factor que contribuye de manera significativa a los siniestros**. Si bien los **principios de la OMI sobre la dotación de seguridad** son sin duda suficientemente detallados, quizás haya llegado el momento de volver a evaluarlos. A este respecto, estimo oportuna la propuesta formulada en el documento MSC 81/23/3 sobre el examen de la resolución A.890(22) y deseo que se lleve a cabo un provechoso debate sobre este tema.

En el MSC 79 aconsejé que se estableciera un grupo independiente de expertos a fin de recopilar información para emprender un **análisis en profundidad de las repercusiones y la contribución del Código IGS**, según pide la resolución A.741(18). El informe del grupo, que contiene conclusiones de interés y algunas recomendaciones importantes, se somete al examen del Comité y del Comité de Protección Marítima. Espero con ansias el resultado de las deliberaciones del Comité sobre el Código que, aunque ha brindado beneficios concretos por lo que respecta a la seguridad y la protección ambiental, ha merecido algunas críticas que debemos tratar de eliminar **ahora,** y prevenir y evitar **en el futuro**.

En el marco del punto del orden del día sobre el Programa de trabajo, el Comité examinará una propuesta en la que se hace un llamamiento para la elaboración de una visión estratégica para la navegación electrónica, que permita incorporar instrumentos de navegación nuevos y futuros, en particular medios electrónicos, en un sistema general. Dado que ya se dispone de la tecnología básica para dicha etapa innovadora, el reto estriba en garantizar la disponibilidad de todos los demás componentes del sistema, incluidas las cartas náuticas electrónicas, y en utilizarlos de manera eficaz a fin de simplificar, para beneficio de los navegantes, la presentación en tiempo real del entorno en el que navegan los buques. Parece haber ventajas claras en la elaboración de la navegación electrónica que contribuirán a incrementar la seguridad de la navegación (con todas las repercusiones positivas que esto tendrá sobre la seguridad marítima en general y la protección ambiental), al mismo tiempo que se aligera la carga de trabajo del navegante. No tengo dudas de que todos estos importantes factores se examinarán con detenimiento antes de que la Organización proceda a refrendar el sistema propuesto. Es posible que esto lleve cierto tiempo, pero incluso la caminata más prolongada exige que se dé un primer paso.

Respecto al tema de la **piratería y los robos a mano armada contra los buques**, tengo la certeza de que al Comité le complace tanto como a mí saber que el número de sucesos notificados en todo el mundo se ha reducido por segunda vez consecutiva, en particular por lo que se refiere a los acaecidos en el estrecho de Malaca y el Mar de la China meridional. A pesar de lo grato de esta noticia, no sólo se ha incrementado de manera drástica el número de pasajeros y tripulantes que han sido tomados como rehenes o secuestrados, sino que también ha aumentado el número de buques secuestrados y el de pasajeros y tripulantes que han sido atacados en otras regiones, sobre todo en las **aguas frente al Cuerno de África y, en particular, frente a la costa de Somalia**.

Ésta última situación, en la que se ha visto incluso un ataque audaz contra un buque de cruceros en el mes de noviembre pasado, me indujo a presentar a la última Asamblea, a través del Consejo, un proyecto de resolución sobre **Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia**, que posteriormente se adoptó por unanimidad como resolución A.979(24). En dicha resolución, entre otras cosas, la Asamblea

condena y deplora todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y pide a todas las partes que puedan prestar asistencia que adopten medidas correctivas de conformidad con las disposiciones del derecho internacional. Asimismo, la Asamblea me invitó a que remitiese el texto de la resolución al Secretario General de las Naciones Unidas, para su examen y la adopción de cualesquiera medidas que considere adecuadas, incluida la posibilidad de plantear la cuestión ante el Consejo de Seguridad. Así se hizo en diciembre, y en marzo, en una declaración presidencial del Consejo de Seguridad en la que se trataron distintas cuestiones relacionadas con la situación en Somalia, dicho órgano alentó a los Estados Miembros cuyos buques y aeronaves militares operan en aguas internacionales y en el espacio aéreo adyacente a la costa de Somalia a que estén alerta contra cualquier incidente de piratería en la zona y adopten las medidas adecuadas para proteger a los buques mercantes, en particular a los que transportan ayuda humanitaria, contra tales actos, en consonancia con las leyes internacionales pertinentes.

Agradezco a todos los Miembros del Consejo de Seguridad y a otros Miembros que no integran el Consejo, el apoyo brindado y las medidas adoptadas como respuesta al pedido de la OMI y espero que la puesta en ejecución de la declaración del Consejo de Seguridad por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas que estén en condiciones de contribuir, ayudará a que se reduzca el número de ataques contra buques mercantes inocentes en la zona y, conducirá finalmente a la erradicación del problema de la piratería frente a la costa de Somalia.

Distinguidos delegados, seguidamente señalaré a su atención unas pocas cuestiones adicionales de naturaleza más general.

En primer lugar, el tema de la **seguridad en las reuniones de la OMI**. En estos tiempos turbulentos, no tiene cabida la complacencia en materia de seguridad y en esta cuestión tan importante no caben compromisos. Por consiguiente, pido a todos que acaten las reglas de seguridad adoptadas. La circular Nº 2692, en la que se recoge información actualizada, se publicó el 20 de enero de este año y yo agradecería que cumplieran sus disposiciones.

En segundo lugar, entre las numerosas y diversas tareas que desarrollaremos este año hay dos, en mi opinión, de las cuales depende que el periodo sea más o menos exitoso, a saber:

- la implantación del **Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI**; y

- la primera fase del **acondicionamiento del edificio de la sede de la Organización**.

Se espera que el Plan de auditorías constituya, en general, un catalizador de los numerosos, denodados y coherentes intentos de la OMI para eliminar el transporte marítimo deficiente. Tras las decisiones adoptadas el año anterior por el Consejo y la Asamblea, basadas en el ponderado asesoramiento del MSC, el MEPC y el Comité de Cooperación Técnica, el Plan está listo para su implantación. No obstante, hay tres puntos sobre los cuales agradecería recibir respuestas favorables de nuestros Miembros:

- **primero**, que se ofrezcan voluntariamente para someterse a auditoría, tal como pidió la Asamblea en la resolución A.974(24);

- **segundo**, que nominen auditores que me permitan seleccionar de entre ellos los equipos de auditores para llevar a cabo la auditoría de los Miembros que se sometieran voluntariamente a ese efecto; y

- **tercero**, que designen auditores competentes para participar en los cursos regionales de formación que la Organización tiene previsto desarrollar (además de los que ya se han realizado en Eslovenia, Sri Lanka y Ecuador), a fin de que los auditores posean una formación uniforme, que utilizarán con miras a la eficaz implantación del Plan.

Habiéndome comprometido personalmente con el Plan, para cuyo éxito la Asamblea y el Consejo nos han asignado, tanto a mí como al personal, tareas importantes, agradecería el apoyo y la cooperación de todos aquellos que se encuentren en condiciones de contribuir a la amplia y eficaz implantación del Plan, incluidos los distinguidos delegados aquí presentes. Ya son 18 los Gobiernos que han notificado su disposición para ser auditados y, hasta el momento, los Gobiernos han designado 38 personas como auditores a fin de asistir en la implantación del Plan. Aunque el 31 de marzo era la fecha límite a partir de la cual se elaboraría el calendario inicial de auditorías de la OMI para los Estados que se hubieran ofrecido voluntariamente en esa fecha, deseo aclarar que esa fecha no impide que otros Miembros se ofrezcan con posterioridad, de modo que espero recibir en un futuro próximo muchos más ofrecimientos del mismo tipo, junto con los datos de muchos más auditores de entre los cuales puedan seleccionarse los equipos de auditores.

Dejando de lado el Plan, también necesitaremos de la comprensión y cooperación del Comité para ejecutar la decisión tomada el año pasado por el Consejo y la Asamblea sobre el **acondicionamiento del edificio de la sede** que, con este fin, permanecerá cerrado durante aproximadamente 12 meses, entre los veranos de 2006 y de 2007. Durante ese periodo la Secretaría se trasladará a las oficinas facilitadas por el Gobierno anfitrión, situadas en el Nº 55 de Victoria Street, y las reuniones del Consejo, los comités y los subcomités se celebrarán en otros sitios, tanto de Londres como del extranjero. Entre las pocas reuniones que se celebrarán en el extranjero está el próximo periodo de sesiones del Comité que, tras el generoso ofrecimiento del Gobierno de Turquía, se celebrará en Estambul, del 29 de noviembre al 8 de diciembre de 2006, según lo previsto. Tengo grandes expectativas respecto de la reunión que se celebrará en Estambul y agradezco al Gobierno de Turquía en nombre de la Organización no sólo por la invitación y los preparativos que está realizando para que el periodo de sesiones resulte todo un éxito, sino también por la considerable financiación que ha ofrecido para este fin, bastante superior al costo de una reunión en Londres.

Confío en que el Comité esté dispuesto y preparado para hacer frente, con espíritu resuelto y de buen grado, a todos los inconvenientes y trastornos que puedan presentarse durante el periodo de acondicionamiento, y que lo aceptará a modo de contribución a los esfuerzos para crear, y transmitir a la siguiente generación de delegados y de personal de la OMI, un edificio que cuente con los últimos adelantos tecnológicos, informáticos y de medios de comunicaciones propios del siglo XXI y que también incorpore las más modernas soluciones en materia de seguridad, protección y salud, del cual todos podamos sentirnos orgullosos. Puesto que las instalaciones disponibles en Victoria Street y en los lugares donde se celebrarán las reuniones son más limitadas, en comparación con las comodidades de las que disfrutamos aquí en la sede, serán muy apreciados todos los esfuerzos que puedan realizarse para contribuir a nuestro empeño de seguir brindando el servicio de calidad al que el Comité está acostumbrado, por ejemplo,

asegurándose de que los documentos tengan el menor número de páginas posible y aceptando que los informes de los grupos de trabajo, los grupos de trabajo por correspondencia y los Subcomités sean lo más breves posible.

Antes de concluir, quisiera aprovechar esta oportunidad para señalar a su atención la Circular Nº 2694, de fecha 23 de enero, titulada "**Gripe aviar: el virus hiperpatógeno H5N1".** Dicha circular tiene por objeto proporcionar orientación acerca de la gripe aviar, basándose en las recomendaciones pertinentes formuladas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), a fin de reducir a un mínimo los riesgos que puedan correr los pasajeros, la gente de mar y el público en general y de asegurarse de que la comunidad marítima tenga plena conciencia de las precauciones deben adoptarse. La circular hace mención a una declaración conexa de los ministros de transporte que asistieron a la **Conferencia ministerial sobre la protección del transporte internacional**, a la que hice referencia antes, en la que, entre otras cosas, convinieron en esforzarse por minimizar cualquier repercusión negativa que para los sistemas de transporte pueda causar tal enfermedad.

Distinguidos delegados:

De los numerosos puntos que figuran en el orden del día del Comité, he hecho hincapié en sólo unos pocos y, a juzgar por el gran número de documentos presentados, estimo que éste será otro difícil e importante periodo de sesiones. Esta semana, la comunidad marítima en su conjunto volverá a centrarse en la labor del Comité y sus decisiones proporcionarán dirección, orientación y asistencia a todos los interesados en incrementar la seguridad y la protección del medio marino. No me cabe duda de que el nuevo Presidente, que posee una excelente trayectoria a la cabeza del Subcomité DE y de la Comisión de Asuntos Técnicos de la última Asamblea, dirigirá con eficiencia la labor del Comité de modo que, una vez más, puedan adoptarse decisiones bien fundadas; también estoy seguro de que con su habitual espíritu de cooperación, el Comité obtendrá resultados que sirvan adecuadamente la causa de la seguridad y protección marítimas, así como de la protección del medio marino.

Para terminar, quisiera rendir un homenaje especial a todos los subcomités que presentan informes en este periodo de sesiones del Comité, a sus presidentes, vicepresidentes y demás funcionarios, así como a los de los grupos de trabajo y grupos de trabajo por correspondencia, y a la Secretaría que presta sus servicios, por la magnífica labor que realizan, algo que sin duda el Comité podrá confirmar durante el transcurso de la reunión.

Gracias.

***

ANEXO 41

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO

El Reino Unido ha escuchado con mucho interés las opiniones manifestadas a lo largo de este debate, tanto en el seno del Comité como del Grupo de trabajo, así como durante los años de labor previa, llevada a cabo por los expertos de los Subcomités COMSAR y DE. Deseamos comenzar señalando los puntos de acuerdo al respecto.

En primer lugar, cada delegación que ha hecho uso de la palabra sobre este tema ha apoyado el principio general de que desea que se rescate a las personas en el mar. Obviamente, todo el mundo apoya esta idea. La obligación moral de ayudar a salvar a las personas necesitadas de socorro en el mar ha sido aceptada desde hace siglos, y la obligación jurídica está claramente establecida en el Convenio SOLAS. Éste es, por lo tanto, el primer punto de acuerdo. Todos queremos salvar vidas humanas.

En segundo lugar, se sobreentiende que si existe una obligación, impuesta a los buques regidos por el Convenio SOLAS, de salvar vidas humanas, tales buques deberían estar equipados de manera adecuada para esa tarea. Todos estamos de acuerdo al respecto. Una vez más, ello resulta obvio. Afirmar que los buques regidos por el Convenio SOLAS deben ayudar a salvar vidas humanas, ya se trate de miembros de su propia tripulación que haya caído al mar o de otras personas necesitadas de socorro, y al mismo tiempo no brindarles los medios para hacerlo, resulta inimaginable. Éste es el segundo punto de acuerdo. Todos queremos que los buques regidos por el Convenio SOLAS puedan salvar vidas humanas.

En tercer lugar, y permítasenos ser claros a este respecto, se reconoce en general que los dispositivos de salvamento actuales para el rescate de personas en el mar requieren mejoras. No siempre funcionan, especialmente si el tiempo no es bueno, e inclusive cuando lo es. Una vez más, nadie disiente al respecto. Todo marino conoce lo muy difícil que es rescatar gente y trasladarla a los buques de rescate, y nuestros colegas de búsqueda y salvamento nos dicen, en primer lugar, que ello depende de la aptitud de los buques para llevar a cabo tareas de rescate cuando no se dispone de unidades SAR especializadas (helicópteros, naves de rescate especiales, etc.) y, en segundo lugar, que una y otra vez, y a menudo a pesar de esfuerzos heroicos, los buques encuentran grandes dificultades para llevar a cabo la tarea, o fracasan completamente en su intento.

¿Sobre qué otras cuestiones estamos de acuerdo? Todos convenimos en que queremos incrementar la capacidad de rescate de los buques, dentro de parámetros razonables; estamos de acuerdo respecto de los pormenores de las prescripciones propuestas, y todos convenimos en que queremos que el Subcomité DE respalde este deseo con una norma de funcionamiento. Parecería, entonces, que actualmente el *único* punto de desacuerdo es por dónde comenzar a ocuparnos del problema. ¿Establecemos la exigencia mediante la adopción de la regla, y posteriormente elaboramos una norma de funcionamiento para satisfacerla? ¿O elaboramos la norma de funcionamiento en primer lugar, antes de adoptar la regla? Todos estamos de acuerdo en lo que queremos conseguir: sólo discrepamos en cuanto a cuál es el mejor camino para lograrlo.

El Reino Unido, como todos saben, al menos en el seno del Grupo de trabajo, opina que en este momento deberíamos establecer el objetivo, la finalidad. Creemos que así estaríamos diciendo a los expertos en proyecto tanto del Subcomité DE como del sector: "Esto es lo que queremos obtener. Es un objetivo claro, y les concedemos un periodo de tiempo para lograrlo. Ahora les corresponde a ustedes conseguirlo."

¿Es este un criterio irrazonable? Claramente, esta delegación piensa que no lo es.

Esta delegación toma nota de que el Subcomité COMSAR ha elaborado este objetivo, después de examinar la cuestión cuidadosamente y en profundidad durante varios periodos de sesiones y si bien, por supuesto, el Subcomité DE debería examinarla más a fondo, permítasenos recordar que el Subcomité DE, que ha seguido de cerca el desarrollo de la labor del COMSAR, como este Comité le ha pedido que lo hiciera, *ya* ha refrendado la labor llevada a cabo en general. No debemos ignorar nuestra propia opinión especializada.

¿Creen los expertos en proyecto y fabricación que se puede lograr ese objetivo? Sí, eso es lo que creen, según las compañías que hemos consultado. Permítasenos citar solamente a un proyectista y fabricante de equipo de salvamento: "Las exigencias, según han sido redactadas [por el Comité COMSAR] dejan margen para el desarrollo de una amplia variedad de proyectos, a efectos de su utilización en la amplia gama de buques regidos por el Convenio SOLAS. Las prescripciones operacionales para el sistema son realistas, y habrán de demostrar que el sistema es capaz de recuperar a las personas en situaciones realmente adversas."

Retroceder ahora y no adoptar el objetivo, menoscabaría en gran medida la labor que este Comité ha realizado durante los últimos años para abordar la cuestión de la seguridad de los buques de pasaje. Nuestros colegas del sector de búsqueda y salvamento nos dicen que, para garantizar en última instancia la seguridad de quienes se hacen a la mar en buques de pasaje, es necesario que los buques regidos por el Convenio SOLAS lleven a cabo operaciones de rescate en caso de que suceda lo peor. En muchos lugares del mundo, en lugares apartados de las zonas ribereñas en las que existen unidades SAR especializadas, los buques regidos por el Convenio SOLAS pueden ser el *único* medio SAR disponible: si ellos no pueden llevar a cabo la tarea, nadie más puede hacerlo, y las personas morirán. Felizmente, el Reino Unido dispone de numerosas unidades SAR especializadas, pero puedo decir en su nombre que ni siquiera nosotros tenemos suficientes recursos para ese fin. En caso de que un buque de pasaje de grandes dimensiones esté fuera de nuestras aguas, también dependemos de la ayuda de los buques regidos por el Convenio SAR.

La gente de mar tiene tanto una obligación moral como de solidaridad de acudir en socorro de sus colegas que se encuentran en peligro. Permítasenos entonces proporcionarle los instrumentos apropiados para que pueda realizar esa tarea sin demora.

***

ANEXO 42

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ESTADOS UNIDOS

Intervención con respecto al examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento: Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

Gracias, Sr. Presidente.

Me gustaría confirmar que la propuesta presentada por nuestra delegación (MSC 80/3/3) en el 80º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima sigue siendo válida. Reconocemos que la mayoría de las disposiciones de nuestra propuesta se recogen en el documento MSC 81/3/5 presentado por el Reino Unido, o en el proyecto de normas de funcionamiento elaborados por el Subcomité COMSAR. No obstante, el elemento relativo al acceso de los Estados ribereños al LRIT también se recoge en la propuesta de Estados Unidos y, de ser necesario, la delegación de dicho país recordará al Comité y al Grupo de trabajo sobre protección marítima los elementos destacados de su propuesta.

Permítame, Sr. Presidente, pronunciar unas breves palabras sobre la importante labor que ha realizado el Comité para impulsar la propuesta relativa a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

Hemos llegado a la etapa en la que debemos acordar una enmienda sobre el LRIT que tenga repercusiones positivas para el comercio marítimo legítimo. El proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, que se está examinando en el periodo de sesiones actual, conducirá al sector marítimo a una nueva era de transparencia y sensibilización en cuanto al ámbito marítimo. Beneficiará a **todos** los países marítimos y los intereses marítimos legítimos al ofrecerles información que guarda relación no sólo con la protección, sino también con la seguridad.

La mayor transparencia que brindará beneficiará también al libre flujo del comercio ya que contribuirá a evitar demoras relacionadas con los crecientes esfuerzos de los Estados rectores de puertos por neutralizar los efectos de la antigua costumbre del sector de mantener el anonimato. En pocas palabras, al hacer el comercio legítimo transparente, se pueden concentrar los esfuerzos en los buques que presenten anomalías.

Sr. Presidente, todos hemos trabajado mucho durante los últimos cuatro años para lograr un texto aceptable en relación con esta importante enmienda y elogio a todos los que han contribuido a darle forma. Sin duda alguna, la disposición respecto de la cual ha sido más difícil llegar a un acuerdo ha sido la cuestión del acceso de un Estado ribereño a la información LRIT. En un principio, Estados Unidos propuso una distancia de 2 000 millas marinas a tal efecto. Dicha cifra figura en la propuesta que presentamos con la signatura MSC 80/3/3 y que se sigue examinando en el periodo de sesiones actual. Se han presentado además dos nuevas propuestas sobre el acceso del Estado ribereño a la información LRIT; la primera de la distinguida delegación del Brasil, en la que se sugiere una distancia muy inferior de 200 millas marinas, y la segunda, una propuesta de transacción, ha sido aceptada por la mayoría de las delegaciones en el Grupo de trabajo interperiodos sobre el LRIT. En tal propuesta, presentada por la distinguida delegación de Noruega, se sugiere una distancia de 1 200 millas marinas. Respaldamos dicha propuesta aunque preferimos una distancia de 2 000 millas marinas.

Sr. Presidente, ninguna delegación ha propuesto en documento alguno que el Estado ribereño **no** tenga acceso a la información LRIT; parece simplemente que la cuestión objeto de debate es la distancia apropiada y los criterios para conceder tal acceso.

Asimismo, me gustaría señalar que si bien Estados Unidos propuso inicialmente la enmienda al LRIT en el MSC 78 con el único objetivo de la protección, ahora está convencido de las ventajas que podría suponer el LRIT para la seguridad de la vida humana en el mar. Permítame hacer alusión al comunicado del 9º Foro de jefes de organizaciones de protección marítima de Asia y el Pacífico, en el que se respaldó firmemente la utilización del LRIT por los servicios de búsqueda y salvamento, y citar lo siguiente: "el Foro insta a que la OMI pida al Comité de Seguridad Marítima que tenga en cuenta la mayor distancia posible para la provisión de información LRIT a fin de facilitar a los centros regionales de búsqueda y salvamento los datos más exhaustivos posibles".

Sr. Presidente, sin el elemento relativo al acceso del Estado ribereño al LRIT no sería necesario el seguimiento exhaustivo de buques en medio de los océanos y podrían perderse vidas innecesariamente en los esfuerzos de búsqueda y salvamento. Un sistema LRIT con un elemento relativo al Estado ribereño, tal y como propone el Foro mencionado, ofrecería ventajas máximas no sólo en cuanto a protección, sino también en cuanto a seguridad.

Sr. Presidente, la delegación de Estados Unidos respalda la introducción del elemento relativo al Estado ribereño en el sistema LRIT, pero sólo a una distancia que ofrezca ventajas significativas en cuanto a protección y seguridad. Le pedimos con todos nuestros respetos que se remitan por última vez al Grupo de trabajo sobre protección marítima todas las propuestas de enmiendas al SOLAS, para que decida si se puede lograr un acuerdo acerca de esta importante cuestión.

Gracias, Sr. Presidente

Intervención sobre la propuesta de enmienda a la resolución A.888(21)

Gracias, Sr. Presidente.

Agradecemos el apoyo que ha prestado este Comité al establecimiento de un proceso rápido y metódico para incorporar sistemas adicionales de comunicaciones móviles por satélite al SMSSM. No obstante, consideramos que todavía no se ha establecido tal procedimiento.

El actual proyecto de enmienda a la resolución A.888(21) presenta deficiencias que Estados Unidos cree que en vez de alentar a los nuevos proveedores a ofrecer sus servicios, les disuadirían de hacerlo. El fallo más importante de este proyecto estriba en la exclusión de la OMI y los Gobiernos Contratantes del proceso de aprobación de nuevos proveedores. En cambio, dicho proyecto atribuiría a la IMSO la función tanto de la aprobación de los nuevos proveedores de servicios satelitarios como de la vigilancia continua, por lo que se plantearía un importante conflicto de intereses.

Sr Presidente, tomamos nota de que la Secretaría de la IMSO ha insistido en que debe haber una "desvinculación completa" de la OMI para abordar las cuestiones de la responsabilidad

y la inmunidad jurídica de los Estados Miembros en lo que respecta a litigios costosos. Se formula este argumento a favor de que la IMSO asuma la responsabilidad adicional de aprobar a nuevos participantes en el SMSSM. Estados Unidos respeta esta opinión pero no está de acuerdo con dicho análisis jurídico y considera que la IMSO y la OMI deberían estar prácticamente en la misma posición jurídica en lo que respecta a la inmunidad de la responsabilidad en cuanto a las decisiones sobre la aprobación de nuevos proveedores del sistema. Con el paso del tiempo se ha demostrado la inmunidad de la OMI y sus Estados Miembros de la responsabilidad jurídica por el desempeño de las funciones de aprobación y vigilancia. No tenemos constancia de ningún caso en que se hayan exigido responsabilidades jurídicas o bien a la OMI o bien a uno de sus Estados Miembros por medidas adoptadas por la Organización o el MSC en relación con la aprobación o la vigilancia.

Sr. Presidente, el proyecto de resolución es inaceptable además porque el correspondiente proyecto de acuerdo de los servicios públicos requeriría que cada proveedor aprobado de servicios satelitarios contribuyese equitativamente a los gastos derivados de la vigilancia sin ninguna garantía de obtener una cuota suficiente del mercado para que la actividad comercial le sea rentable. Por esta razón, el acuerdo de los servicios públicos propuesto no ha obtenido apoyo por parte de los nuevos proveedores potenciales.

Por otra parte, señalamos que no hay enmiendas al SOLAS complementarias a este proyecto de resolución para llevar a cabo realmente la ampliación e incluir en el SMSSM a otros proveedores de servicios satelitarios. En la actualidad, el capítulo IV del Convenio SOLAS hace referencia exclusivamente a Inmarsat y, si se va a permitir a otros proveedores de servicios satelitarios competir en los servicios del SMSSM, es necesario sin duda enmendar el capítulo IV.

Por estas razones, Estados Unidos cree firmemente que el MSC no debería refrendar ni someter al examen de la Asamblea un proyecto de resolución que no está listo en lo que respecta a aspectos fundamentales.

Al concluir el COMSAR 10, su distinguido Presidente propuso una solución que creemos que merece ser examinada más a fondo. El Sr. Hallberg propuso que el Subcomité examine la idea de constituir un panel de expertos encargado de examinar y formular recomendaciones objetivas con respecto a la aprobación de nuevos proveedores de servicios satelitarios en nombre de la Organización. Creemos que debería estudiarse esta idea ya que supondría un rápido avance y fomentaría la participación de nuevos proveedores de servicios en el SMSSM. Asimismo, facilitaría mecanismos eficaces de vigilancia y reduciría al máximo los costes que repercuten negativamente los incentivos para mejorar la seguridad. Por lo tanto, la delegación de Estados Unidos insta al Comité a que remita de nuevo dicho proyecto de resolución al Subcomité COMSAR para que se puedan solucionar sus graves deficiencias y redactar las enmiendas pertinentes al Convenio SOLAS.

Sr. Presidente, creemos que no hay motivos para precipitarse en la aprobación de estas orientaciones actualizadas. Se trata de una cuestión muy importante para todos los Gobiernos Contratantes porque, si se implantan debidamente, se fomentará la competencia y, lo que es más importante, se incrementará la disponibilidad y la fiabilidad del SMSSM.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

***

ANEXO 43

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA POPULAR DE CHINA

En relación con el punto 5 del orden del día
"Observaciones generales sobre la LRIT"

Observaciones generales

La delegación de China aprecia los esfuerzos realizados por otras delegaciones y la Secretaría de la OMI para establecer un sistema de LRIT. China ha apoyado sistemáticamente la introducción de medidas eficaces, por la comunidad internacional, para incrementar la protección marítima y ha dado su acuerdo para el establecimiento de un sistema de LRIT. También está dispuesta a realizar esfuerzos en conjunción con otras delegaciones, a efectos de lograr avances respecto de esta cuestión.

Esta delegación opina que el sistema de LRIT debería establecerse a partir de los siguientes principios:

- debe guardar conformidad con las reglas existentes del derecho internacional, especialmente las disposiciones de CONVEMAR;

- debe prestarse atención al equilibrio entre los derechos y las obligaciones de las partes interesadas, por ejemplo, no sólo debería darse respuesta a las fundadas preocupaciones de los Estados rectores de puerto y de los Estados ribereños respecto de la protección, sino que también deben respetarse en los hechos la jurisdicción exclusiva de los Estados de abanderamiento respecto de sus respectivas flotas y satisfacer las necesidades de los Estados de abanderamiento en relación con la protección a bordo de sus buques;

- debe ser viable y basarse en las necesidades comunes y reales de la comunidad internacional; y

- habida cuenta de la importancia y del carácter sensible de la protección marítima, y a fin de garantizar la aceptación universal del sistema de LRIT, de obtener del mismo el mayor provecho posible y de contribuir a la protección marítima, las delegaciones de los distintos Estados deberían mantener el espíritu de cooperación de la OMI y llegar a un consenso sobre esta cuestión a través de una amplia consulta, evitando tomar decisiones apresuradas.

Conveniencia de examinar la cuestión de que los Estados ribereños reciban información LRIT

Debido a las distintas ideas expuestas en la reunión del año pasado del Grupo de trabajo interperiodos, el proyecto de enmienda al Convenio SOLAS no incluye la regla relativa a la recepción de información LRIT por los Estados ribereños. En la etapa actual, si seguimos examinando la conveniencia de que los Estados ribereños reciban información LRIT, puede resultar muy difícil llegar a un consenso. Esta situación puede tener repercusiones respecto del

avance de la cuestión de las LRIT en general. Por consiguiente, y con miras a establecer la LRIT lo antes posible, creemos que no resulta adecuado seguir analizando el tema por el momento.

Observaciones sobre la propuesta presentada por el Reino Unido

Esta delegación agradece al Reino Unido la labor realizada. Con respecto al proyecto de enmienda que se incluye en su documento sobre la LRIT, la delegación de China desea formular las siguientes observaciones:

.1 Por lo que respecta al párrafo 2.1.2 (aplicación de la enmienda), esta delegación opina que los buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas normalmente navegan en zonas marítimas A1 y A2, y no disponen de equipo de comunicaciones satelitarias. Sin embargo, la LRIT se basa en las técnicas de comunicación satelitarias. Si las enmiendas propuestas se aplican a los buques de arqueo bruto inferior a 500, estos buques deberán dotarse de nuevo equipo, lo cual acarrearía costos adicionales. Por lo tanto, la enmienda sólo debería aplicarse a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas.

.2 En cuanto al párrafo 7.2, la delegación de China no está de acuerdo con que los buques que se encuentren en las aguas territoriales de una Parte Contratante deban proporcionar información LRIT al Estado rector del puerto.

.3 Se propone la inclusión de un texto, en un lugar adecuado de la enmienda, para indicar que en circunstancias especiales el capitán de un buque tiene derecho a desconectar el sistema de LRIT de abordo. Tal disposición ha sido aprobada por el COMSAR 9. En cuanto al texto en sí, véase el párrafo 3.4 y el anexo 1 del documento COMSAR 9/WP.5/Rev.1.

Observaciones sobre las propuestas del Brasil y Noruega

La delegación de China agradece al Brasil y Noruega por sus propuestas. Esta delegación manifiesta su preocupación respecto de la recepción de información LRIT por los Estados ribereños. Creemos que los buques dedicados al transporte internacional, si no penetran en el mar territorial o en una ZEE de un Estado ribereño, ni jurídicamente ni de hecho tienen vinculación con el Estado ribereño. En tales circunstancias, la transmisión de información LRIT a los Estados ribereños no es ni necesaria ni se basa en el derecho internacional. Al mismo tiempo, creemos que la cuestión de que los Estados ribereños reciban información LRIT es un tema importante, que guarda relación con el derecho internacional, la protección marítima y otros factores, por lo cual debe examinarse con mucha prudencia, especialmente en relación con las siguientes cuestiones:

.1 Con arreglo a CONVEMAR, los Estados de abanderamiento ejercen una jurisdicción exclusiva respecto de los buques que enarbolan su pabellón. Los Estados ribereños tienen un control limitado respecto de los buques dedicados a la navegación internacional, únicamente en sus aguas territoriales y en su ZEE. El hecho de permitir a los Estados ribereños recibir información LRIT no debería afectar la jurisdicción de los Estados de abanderamiento sobre sus buques, ni constituir una infracción de las disposiciones de CONVEMAR al acordar derechos suplementarios a los Estados ribereños.

.2 Desde el punto de vista tanto del derecho internacional como de la práctica, la protección marítima exige que los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puerto y los Estados ribereños cooperen de manera eficaz y realicen esfuerzos conjuntos. Confiar en cada una de las partes individualmente no garantizará realmente la protección marítima. Esta enmienda ha aclarado el derecho de los Estados de abanderamiento de recibir información LRIT; la necesidad de los Estados ribereños de contar con protección marítima puede resolverse de manera adecuada a través de la cooperación con las Administraciones de los Estados de abanderamiento, incluida la adquisición de información sobre buques sospechosos. Por otra parte, en la práctica resulta difícil imaginar que los buques que tengan propósitos ilícitos brinden voluntariamente información LRIT a los Estados ribereños. Respecto de los buques que pueden constituir una amenaza, la manera más eficaz para el Estado ribereño del que se trate de conseguir la información LRIT necesaria, es contar con la cooperación de la Administración del Estado de abanderamiento.

.3 La LRIT es un sistema importante a efectos de la protección marítima, que debe aplicarse de manera general y reflejar las necesidades de la mayoría de los países de todo el mundo. Desde el punto de vista de la práctica naviera internacional actual, la adquisición por un Estado ribereño situado a una gran distancia, de información LRIT, sólo tendrá sentido respecto de los países de lugares geográficos especiales.

.4 También deben satisfacerse las inquietudes de los Estados de abanderamiento respecto de la protección de sus buques. Los Estados de abanderamiento han realizado enormes esfuerzos para implantar el Código PBIP y otras medidas de protección de la OMI y se han hecho cargo de importantes obligaciones de carácter internacional, razón por la cual su propia protección deberá garantizarse plenamente. Para los buques que implantan eficazmente el Código PBIP y otras medidas de protección de la OMI durante sus viajes habituales, cuanto mayor sea la distancia de los Estados ribereños a los cuales se les permite adquirir su información LRIT, mayor será el número de Estados ribereños que recibirán tal información LRIT, y mayor será también el tiempo que se efectuará el seguimiento de los buques; asimismo, será más elevado el riesgo de que la información relativa al buque pueda trascender y ser utilizada con fines ilícitos, y se incrementará la posibilidad de amenazas contra los buques y los Estados de abanderamiento.

(Observaciones sobre la cuestión de la LRIT utilizadas a efectos SAR y de protección del medio marino)

China ha venido adoptando medidas para proteger el medio marino y mejorar la capacidad de búsqueda y salvamento marítima, y opina que la LRIT también puede contribuir a tal efecto. Sin embargo, considera que el punto cinco se refiere sólo a la protección marítima, y que la protección del medio marino no corresponde al mandato del MSC, por lo que la aplicación de la LRIT a la protección del medio ambiente no debería examinarse en la reunión en curso.

La aplicación de la LRIT a las actividades de búsqueda y salvamento difiere de su aplicación a la protección marítima. Los accidentes marítimos no pueden preverse. Cuando ocurren, el centro SAR puede recibir inmediatamente información en la región SAR y organizar las actividades de búsqueda y salvamento, que habrán de satisfacer las necesidades al respecto; sin embargo, no es necesario que el centro SAR efectúe el seguimiento de todos los buques que se encuentren a gran distancia por un periodo mayor de tiempo, de manera permanente, aun cuando no ocurran accidentes. Si la mayoría de los países está preocupada por la aplicación de la LRIT a los servicios SAR, consideramos que una nueva disposición a tal efecto puede satisfacer dicha preocupación: a los efectos de búsqueda y salvamento, los centros de datos LRIT deberán, a petición de los servicios SAR de los Gobiernos Contratantes, transmitir la información LRIT pertinente sobre los buques al Estado o Estados ribereños en tiempo oportuno.

***

ANEXO 44

DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE IMSO

Intervención en la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

El observador de IMSO señala al Comité que la opinión de la División Jurídica de la Secretaría de la OMI que se menciona en el párrafo 15.14 del presente informe, respecto de la evaluación y aprobación de nuevos proveedores de servicios del SMSSM con arreglo a la resolución A.888(21) revisada debe aplicarse lógicamente, *mutatis mutandis,* a la evaluación y aprobación de los proveedores de servicios de LRIT, con arreglo a las disposiciones pertinentes de las Normas de funcionamiento. La responsabilidad frente a reclamaciones como resultado de cualesquiera decisiones que se adopten durante el procedimiento de evaluación y aprobación, y la imperiosa necesidad de proteger a la OMI y a sus Estados Miembros contra tal responsabilidad, es exactamente la misma en ambos casos.

Por otra parte, puede ocurrir que la OMI o la IMSO, según sean las decisiones que adopte el MSC en su 82º periodo de sesiones, que se celebrará en Estambul, tengan que aplicar procedimientos diferentes para la evaluación y aprobación de los nuevos proveedores de servicios del SMSSM y de LRIT. La misma situación se planteará para las compañías que proveerán tanto servicios para el SMSSM como de LRIT.

El observador de la IMSO considera que este tipo de enfoque dual complicará necesariamente los procedimientos y debería evitarse por todos los medios. Por lo tanto, los delegados deben estar preparados para aceptar que, según sea el asesoramiento que brinde la División Jurídica, quizá sea necesario revisar y posiblemente enmendar las Normas de funcionamiento de las LRIT durante el 82º periodo de sesiones del MSC que se celebrará en Estambul, a fin de guardar coherencia con lo que decidirá el MSC respecto de la evaluación y aprobación de los proveedores de servicios del SMSSM, en virtud de la resolución A.888(21) revisada.

INTERVENCIÓN RESPECTO DE LA RESOLUCIÓN A.888(21) - PROPUESTA DE ENMIENDA

1 El proyecto de resolución revisada A.888(21) que se propone se basa en las siguientes premisas jurídicas:

.1 el Convenio constitutivo de la IMSO concede a esa organización el derecho directo de supervisar a los operadores comerciales de las comunicaciones móviles por satélite (artículo 4); el Convenio constitutivo de la OMI no establece facultades semejantes para esta Organización;

.2 el Convenio constitutivo de la IMSO encomienda a esa organización el mandato jurídico de concluir acuerdos contractuales (como el Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos) con una compañía privada (artículo 4); el Convenio constitutivo de la OMI no dispone algo similar para la Organización; y

.3 el Convenio constitutivo de la IMSO excluye específicamente a esa organización de responsabilidad (artículo 11); el Convenio constitutivo de la OMI no contiene una cláusula de protección semejante.

2 Las consecuencias prácticas de estas diferencias, en cuanto a la situación jurídica de las dos organizaciones, son importantes:

.1 la IMSO no puede supervisar a los operadores de comunicaciones satelitarias en nombre de la OMI ni compartir tal responsabilidad con la OMI puesto que esta última no está facultada jurídicamente para hacerlo; la IMSO puede llevar a cabo tal supervisión únicamente basándose en su propio convenio constitutivo y asumiendo la plena responsabilidad por sus actividades, como es el caso actual;

.2 las orientaciones de carácter general, normas y reglas de la OMI no se aplican directamente a los operadores de comunicaciones satelitarias; se aplicarán a los operadores únicamente en virtud de acuerdos contractuales (Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos) entre la IMSO y cada operador de comunicaciones satelitarias, como sucede respecto de Inmarsat plc; y

.3 si bien podría considerarse la posibilidad de que la IMSO fuera demandada por un operador de comunicaciones satelitarias, las Partes de la IMSO no son jurídicamente responsables por sus actividades ni por las consecuencias de las mismas; sin embargo, las Partes de la OMI serán responsables cuando se ejerzan reclamaciones contra ellas.

3 Habida cuenta del análisis precedente, y considerando que la OMI ya ha decidido que la supervisión internacional realizada por la IMSO del SMSSM respecto de Inmarsat debe extenderse a los demás proveedores posibles de servicios satelitarios móviles del SMSSM, es fundamental establecer un criterio bien definido para discriminar entre las funciones reglamentarias de la OMI y las funciones de supervisión de la IMSO, según se prevé en los instrumentos constitutivos de ambas organizaciones, y para plasmar armoniosamente este principio en el Acuerdo de referencia sobre los servicios públicos y en la resolución A.888(21) de la OMI.

4 Desde el punto de vista práctico, este principio bien tajante significa que la OMI debe seguir limitando su papel reglamentario al establecimiento de normas y reglas dentro de cuyo ámbito la IMSO y los operadores puedan desarrollar su labor, y que puede elegir, a través del Comité de Seguridad Marítima, establecer orientaciones pertinentes de carácter general y manifestar sus opiniones generales sobre el tema, dejando a cargo de la IMSO la implantación de esas políticas, normas y reglas.

5 Esta situación se refleja en el último texto del proyecto de Acuerdo de referencia sobre servicios públicos y en las enmiendas a la resolución A.888(21) de la OMI.

Durante la reunión del Comité consultivo de IMSO, los representantes del Japón, Italia y Dinamarca informaron a dicho Comité de que cada uno de ellos había recibido asesoramiento jurídico en el sentido de que la clara distinción, que señala a la IMSO como organización responsable para supervisar el SMSSM según se indica en el proyecto actual del Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos, es el criterio correcto. Habida cuenta de ello, la mayoría de los Miembros del Comité convino en que este principio debería constituir el punto de partida del proyecto de Acuerdos de referencia sobre la prestación de servicios públicos y de la revisión de la resolución A.888(21).

***

ANEXO 45

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE COREA

Relativa al punto del orden del día sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

Gracias, Sr. Presidente,

En su vigésimo cuarto periodo de sesiones, celebrado en noviembre de 2005, la Asamblea adoptó por unanimidad la resolución A.979(24) sobre "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia".

Además, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en marzo de 2006, tras tomar nota de la resolución A.979(24) de la OMI, publicó una declaración en la cual se insta a los Estados Miembros cuyas unidades navales y aeronaves militares operen en las aguas y el espacio internacional adyacente a la costa de Somalia a que vigilen cualquier acto de piratería en la misma y adopten las medidas adecuadas contra tales actos, en concordancia con el derecho internacional pertinente.

A pesar de tales esfuerzos, el día 4 de abril de 2006 un buque de pesca de Corea, el **Dongwon Nº 628**, fue atacado por piratas frente a la costa oriental de Somalia.

El **Dongwon Nº 628** era titular de un "permiso de pesca", legalmente expedido por el Ministerio de pesquería y recursos marinos del Gobierno federal de transición de la República Somalí, con fecha 12 de marzo de 2006, que habilitaba al buque a pescar atún hasta una cantidad de 500 toneladas en la zona económica exclusiva somalí, entre el 12 de marzo y el 10 de mayo de 2006.

El **Dongwon Nº 628** penetró dicha zona el 13 de marzo y había pescado 70 toneladas de atún hasta que fue secuestrado, a 55 millas frente a la costa de Somalia el 4 de abril de 2006.

Al recibir llamadas urgentes de socorro de otros buques coreanos que operaban en las proximidades, unidades navales de los Estados Unidos y de Holanda trataron de intervenir pero abandonaron la persecución cuando vieron que la tripulación estaba siendo amenazada con armas y la nave entraba en aguas de Somalia.

El buque y 25 miembros de la tripulación, compuesta por ocho coreanos, nueve indonesios, cinco vietnamitas y tres chinos, todavía permanecen cautivas de las fuerzas armadas, a dos millas de la costa de Somalia.

El Gobierno de la República de Corea, en colaboración con los Gobiernos de Somalia, de los Estados ribereños y de los Estados de los cuales los miembros de la tripulación son nacionales, ha realizado esfuerzos para lograr la liberación, pero hasta el presente no ha tenido éxito.

La República de Corea quisiera aprovechar esta oportunidad para manifestar su agradecimiento a esos Estados por su permanente cooperación y esfuerzos. También desea agradecer a los Estados Unidos y a los Países Bajos, cuyas unidades navales intentaron socorrer

al buque y a su tripulación, y vigilaron el desarrollo de la situación hasta que sufrió amenazas la vida de la tripulación.

La República de Corea desea agradecer al Secretario General por haberse puesto en contacto con el Gobierno federal de transición de la República Somalí y por tratar de obtener una solución rápida y satisfactoria, mediante la liberación de la tripulación.

La República de Corea también acoge con beneplácito y se congratula por el establecimiento del centro de salvamento marítimo del puerto de Mombasa, Kenya, a principios del presente mes. Está segura de que se brindará así una rápida respuesta a los actos de piratería y accidentes en el mar.

En concordancia con estos esfuerzos internacionales para evitar y luchar contra los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, la República de Corea desea subrayar la importancia de la cooperación y colaboración a nivel regional.

A este respecto, la República de Corea, en tanto que parte del Acuerdo de cooperación regional para la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia (RECCAP) participa activamente en las actividades de lucha contra la piratería tales como los ejercicios conjuntos de lucha contra la piratería con los Estados ribereños y la vigilancia de tales sucesos a través del proyecto de autopista electrónica marina en el estrecho de Malaca.

Con el decidido propósito de participar activamente en los esfuerzos internacionales y regionales para reforzar la protección marítima y evitar los actos de piratería y robos a mano armada en las aguas del África oriental, la República de Corea desea proponer la celebración de un seminario y cursillo sobre lucha contra la piratería, que se celebraría en esta región a fin de fomentar la cooperación regional para incrementar la protección marítima y evitar la comisión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación, incluidos los actos de piratería y los robos a mano armada.

La República de Corea se complace en anunciar su buena disposición para hacerse cargo de los costos del seminario y cursillo.

Muchas gracias, señor Presidente.

***

ANEXO 46

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL YEMEN

Relativa a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques de los paíss del mar rojo y de la región del golfo de adén"

Discurso del Sr. Khaled E. Alwazir, Director Ejecutivo de la Autoridad de Asuntos Marítimos del Yemen, durante la reunión del MSC 81, celebrada en 2006 en la sede de la OMI, Londres

Buenos días/buenas tardes:

En primer lugar, quisiera agradecer a todos, así como al Secretario General de la OMI, por su viva preocupación y sus esfuerzos para buscar una solución al problema de la piratería marítima, planteado como resultado de las lamentables condiciones imperantes en Somalia.

Sr. Presidente, distinguidos delegados:

Respecto del documento presentado por la Secretaría sobre protección marítima y actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, y el documento sobre medidas para incrementar la protección marítima, la cooperación subregional para la protección marítima y la lucha contra los robos a mano armada perpetrados contra los buques entre países del Mar Rojo y el Golfo de Adén, quisiera formular algunas acotaciones sobre las afirmaciones hechas en esos documentos en relación con los esfuerzos realizados a este respecto:

La República del Yemen, en estrecha colaboración con los países de la región que participaron en los cursillos de Sana'a y Moscate, ha llevado a cabo consultas diplomáticas con los países interesados a fin de fijar una fecha, a más tardar en octubre de 2006, para la firma del memorando de entendimiento correspondiente al acuerdo subregional sobre protección marítima y robos a mano armada perpetrados contra los buques de los países del Mar Rojo y del Golfo de Adén. Este memorando de entendimiento se presentó como una propuesta de Yemen durante el seminario de Moscate. Tras su revisión y enmienda fue aprobado por mayoría. Dos propuestas, incorporadas en el memorando de entendimiento, fueran presentadas por Yemen y Egipto y aprobadas durante el seminario de Moscate; tales propuestas se refieren al establecimiento de un centro regional encargado de coordinar los esfuerzos para la lucha contra la piratería marítima. Las propuestas se aprobaron durante el cursillo.

Distinguidos delegados:

Esperamos que, bajo los auspicios de la OMI, dicho Memorando de entendimiento se firme en Sana'a, a finales del presente año.

Deseamos señalar que se están realizando esfuerzos a nivel de los jefes de Estado del Yemen, Djibouti, Somalia y Sudán para coordinar esfuerzos a fin de evitar y combatir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia. Las resoluciones del seminario de Sana'a fueron aprobadas por esos jefes de Estado, en el marco de la reunión de grupo de Sana'a celebrada en diciembre de 2005. Recientemente, hace sólo dos semanas, se convino en aumentar esos esfuerzos y establecer una secretaría con sede en Sana'a

para que estos países puedan coordinar sus esfuerzos, incluidos los destinados a luchar contra la piratería en el mar.

La República del Yemen, así como todos los países de la región, y en colaboración con la comunidad internacional, considera que aún es posible solucionar el problema en la etapa actual, y que el mismo puede empeorar, especialmente después de que los piratas hayan cobrado algunos rescates. Por lo tanto, es fundamental que se solucione antes de que sea demasiado tarde.

Cabe mencionar que hemos recibido un informe sobre un acto de piratería perpetrado contra un yate, a 27 millas marinas de la costa del Yemen. Los piratas fueron capturados por el servicio de guardacostas del Yemen y transferidos a los organismos de aplicación de la ley, que en Yemen tiene una posición estricta respecto a los actos de piratería.

Gracias por su atención y espero haber aclarado algunos de los temas importantes.

_____