

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
91º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

MSC 91/22
17 diciembre 2012
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 91º PERIODO DE SESIONES**

Sección		Página
1	INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	5
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	7
4	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	28
5	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	28
6	CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT	31
7	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	32
8	CONFERIR CARÁCTER OBLIGATORIO AL CÓDIGO DE NAVEGACIÓN POLAR	38
9	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (informe del 16º periodo de sesiones del Subcomité)	39
10	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (informe del 20º periodo de sesiones del Subcomité)	41
11	FORMACIÓN Y GUARDIA (informe del 43º periodo de sesiones del Subcomité)	47
12	SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (informe del 58º periodo de sesiones del Subcomité)	52
13	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (cuestiones urgentes derivadas del 17º periodo de sesiones del Subcomité)	56

Sección		Página
14	ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELATIVAS A LA SEGURIDAD Y LA PROTECCIÓN MARÍTIMAS	59
15	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	61
16	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	63
17	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	66
18	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	69
19	PROGRAMA DE TRABAJO	70
20	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2013	81
21	OTROS ASUNTOS	81
22	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	82

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MSC.337(91) – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO SOBRE NIVELES DE RUIDO A BORDO DE LOS BUQUES
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.338(91) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MSC.339(91) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MSC.340(91) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ)
ANEXO 5	RESOLUCIÓN MSC.341(91) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A 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 (RESOLUCIÓN MSC.215(82))
ANEXO 6	RESOLUCIÓN MSC.342(91) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS (RESOLUCIÓN MSC.288(87))

ANEXO 7	RESOLUCIÓN MSC.343(91) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
ANEXO 8	RESOLUCIÓN MSC.344(91) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
ANEXO 9	RESOLUCIÓN MSC.345(91) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO
ANEXO 10	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966
ANEXO 11	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972
ANEXO 12	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969
ANEXO 13	RESOLUCIÓN MSC.346(91) – APLICACIÓN DE LA REGLA III/17-1 DEL CONVENIO SOLAS A LOS BUQUES A LOS QUE NO SE APLIQUE EL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 14	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 15	RESOLUCIÓN MSC.347(91) – RECOMENDACIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL ENLACE DE DATOS DE ONDAS MÉTRICAS DEL SIA
ANEXO 16	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (CÓDIGO III)
ANEXO 17	PROYECTO DE NUEVO CAPÍTULO XIII DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 18	PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988
ANEXO 19	PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO PARA LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS (CÓDIGO OR)
ANEXO 20	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO XI-1 DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 21	PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988
ANEXO 22	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS)
ANEXO 23	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS) POR LAS ADMINISTRACIONES

- ANEXO 24 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ESTRUCTURA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE PLANIFICACIÓN PARA CONTINGENCIAS A BORDO
- ANEXO 25 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICOS NUEVOS Y ENMENDADOS
- ANEXO 26 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 27 RESOLUCIÓN MSC.348(91) – ADOPCIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN LA ZONA DE BARENTS (SRS DE BARENTS)"
- ANEXO 28 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA CLINÓMETROS ELECTRÓNICOS
- ANEXO 29 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 30 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 1994
- ANEXO 31 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000
- ANEXO 32 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972 (CONVENIO CSC)
- ANEXO 33 PRIORIDADES TEMÁTICAS PARA EL PICT PARA EL BIENIO 2014-2015
- ANEXO 34 PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC – DIRECTRICES REVISADAS RELATIVAS A LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD (EFS) EN EL PROCESO NORMATIVO DE LA OMI
- ANEXO 35 PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC – DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DEL PROCESO DE ANÁLISIS DEL FACTOR HUMANO (PAFH) AL PROCESO NORMATIVO DE LA OMI
- ANEXO 36 ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 37 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 38 ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ
- ANEXO 39 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 40 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES Y OBSERVADORES

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 91º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró en la sede de la OMI del 26 al 30 de noviembre de 2012, bajo la presidencia del Sr. Christian Breinholt (Dinamarca). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. M. Segar (Singapur).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Miembros y Miembros Asociados, representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas, observadores de aquellas organizaciones intergubernamentales con acuerdos de cooperación y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en el documento MSC 91/INF.1.

1.3 Estuvieron también presentes el Presidente de la Asamblea, Sr. Eduardo Medina-Mora (México) y el Presidente del Consejo, Sr. J. G. Lantz (Estados Unidos).

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto completo puede descargarse en el sitio de la OMI en la Red, en la siguiente dirección: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-Generals/SpeechesToMeetings>.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por su discurso de apertura e indicó que sus consejos y peticiones se tendrían muy en cuenta durante las deliberaciones del Comité.

Declaraciones de las delegaciones

1.6 La delegación del Reino Unido realizó una declaración que se adjunta en el anexo 40. En respuesta a esta declaración, la delegación de Argentina hizo una declaración que se adjunta también en el anexo 40. Las delegaciones del Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Guatemala, México, Perú, Uruguay y Venezuela respaldaron las opiniones de Argentina y la necesidad de resolver la cuestión.

1.7 La delegación de Ucrania informó al Comité de la situación relacionada con el buque portacontenedores **Taroko**, tras el abordaje con el pequeño buque de carga costero **Dershing** a 15 millas de la isla de Peng Hu, que tuvo como resultado el hundimiento del **Dershing** y la pérdida de vidas humanas. Se ordenó a dos oficiales del **Taroko** que permanecieran en la isla de Peng Hu hasta el final de una investigación que se prolongó durante más de un año, hasta que los oficiales fueron puestos en libertad este mes. En opinión de esa delegación, este suceso pone de relieve la imputación de delitos a la gente de mar y subraya la necesidad de dar pleno efecto a los instrumentos de la Organización que protegen los derechos de la gente de mar. Su declaración figura en el anexo 40. La delegación de Liberia y el observador de la ICS dijeron que compartían las preocupaciones manifestadas por la delegación de Ucrania y le agradecieron su declaración.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.8 El Comité adoptó el orden del día (MSC 91/1) y acordó guiarse por el calendario provisional (MSC 91/1/1), teniendo en cuenta que estaba sujeto a ajustes en función de los avances logrados cada jornada. El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento MSC 91/INF.9.

Poderes

1.9 El Comité tomó nota de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del TC 62, C 108, C 109 y MEPC 64

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el TC 62 (MSC 91/2), C 108 y C 109 (MSC 91/2/1 y Add.1) y MEPC 64 (MSC 91/2/2) y acordó adoptar las medidas oportunas en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

2.2 En relación al documento MSC 91/2/2/Add.1 (Secretaría), y teniendo en cuenta que el capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL entraba en vigor el 1 de enero de 2013, el Comité aprobó, como lo había solicitado el MEPC 64, la circular MSC-MEPC.2/Circ.11 sobre las Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables.

2.3 A este respecto, los Países Bajos manifestaron su preocupación con respecto a la determinación de los valores de potencia mínima para los distintos tipos de buque en las Directrices provisionales, ya que los valores elegidos (parámetros a y b en el cuadro 1) ofrecerían, en su opinión, un margen muy reducido para los graneleros de peso muerto inferior a 20 000 toneladas. Por consiguiente, si estos valores se aplicaran a los buques tanque de nueva construcción de peso muerto inferior a 20 000 toneladas, los buques tanque no cumplirían los requisitos, por tanto los valores no resultan adecuados para todos los tipos de buque, en particular los graneleros y buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas, independientemente del hecho de que estos buques ya se habían proyectado para tener una eficiencia energética óptima. No obstante, el Comité opinó que, al menos durante el periodo intermedio, esto no debería causar ningún problema dado que la regla 21 del Convenio, relativa al EEDI prescrito, no es de aplicación a los graneleros o buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas hasta el 1 de enero de 2015. La delegación de Grecia opinó que las cifras asignadas a los tipos de buque a y b durante el periodo provisional no garantizarían la seguridad del buque en condiciones meteorológicas desfavorables, ya que los motores habrían de operar con un régimen continuo máximo un 30 % menor que el régimen continuo máximo de los graneleros típicos que se construyen actualmente. Grecia está ahora examinando la posibilidad de llevar a cabo su propio estudio independiente, del cual facilitará los resultados cuando éstos estén disponibles.

Informe de la Conferencia de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros

2.4 El Comité tomó nota con satisfacción del éxito de la Conferencia de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros, celebrada del 9 al 11 de octubre de 2012 en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) (MSC 91/2/3), en particular de la adopción del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y, en relación con la resolución 5 de la Conferencia:

- .1 encargó al SLF 55 que elaborara un procedimiento para calcular el número de buques pesqueros de cada Estado Contratante del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 como una cuestión de alta prioridad dentro del punto de su orden del día titulado "Otros asuntos", con objeto de presentarlo al MSC 92 para su aprobación; y

- .2 invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a examinar el asunto con carácter urgente y a remitir las observaciones y propuestas pertinentes al SLF 55.

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

GENERALIDADES

3.1 Se invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 a que examinaran y adoptaran propuestas de enmienda a:

- .1 los capítulos II-1, II-2 y III y al apéndice del anexo del Convenio, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del 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;
- .3 el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla VII/8.1 del Convenio;
- .4 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 (resolución MSC.215(82)); y
- .5 la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87)).

3.2 Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, de conformidad con los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974, estuvieron presentes más de un tercio del total de los Gobiernos Contratantes del Convenio.

3.3 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS 1974, las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos y normas de rendimiento de obligado cumplimiento en virtud del Convenio se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante la circular nº 3190, de 15 de junio de 2011, y la circular nº 3275, de 25 de mayo de 2012.

3.4 Se invitó a las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 a que examinasen y adoptasen las propuestas de enmienda al Protocolo. Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

3.5 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las propuestas de enmienda al Protocolo se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a las Partes en el Protocolo mediante la circular nº 3276, de 25 de mayo de 2012.

3.6 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS a que participasen en el examen y adopción de las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Protocolo. Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, de conformidad con los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo II del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS.

3.7 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS y en el artículo II del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, las propuestas de enmienda al Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a las Partes en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS mediante la circular nº 3278, de 25 de mayo de 2012.

3.8 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS a que participasen en el examen y adopción de las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Protocolo. Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, de conformidad con los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

3.9 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las propuestas de enmienda al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS mediante la circular nº 3279, de 25 de mayo de 2012.

3.10 También se invitó al Comité a que examinara y adoptara:

- .1 de conformidad con el artículo 29 3) a) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, las propuestas de enmienda al Anexo I y la propuesta de nuevo anexo IV del Convenio;
- .2 de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, la propuesta de nueva parte F del Convenio; y
- .3 de conformidad con el artículo 18 3) a) del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, las propuestas de enmienda al anexo I y la propuesta de nuevo anexo III del Convenio.

3.11 Las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, y al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, fueron preparadas por el FSI 20 para la adopción y aprobación de los correspondientes proyectos de resoluciones de la Asamblea (FSI 20/19, anexo 5) a fin de conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI y a las auditorías. De conformidad con los artículos anteriormente mencionados, toda enmienda, si se adopta por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima, será comunicada a los Miembros de la Organización y a todos los Gobiernos Contratantes o Partes, según proceda, al menos seis meses antes de que sea examinada por la Asamblea de la Organización con miras a su adopción.

3.12 Se invitó, asimismo, al Comité a que examinara y adoptara el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, aprobado en el MSC 90, además de las correspondientes enmiendas al Convenio SOLAS (la propuesta de nueva regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS) que confieren obligatoriedad al Código.

3.13 También se invitó al Comité a que examinara y:

- .1 adoptara un proyecto de resolución MSC sobre la aplicación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS a los buques distintos de los que se dedican a viajes internacionales; y
- .2 aprobara un proyecto de circular MSC sobre las Directrices para la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua,

que fueron aprobados, en principio, por el MSC 90.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974

3.14 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS (MSC 91/3, anexo 1, y MSC 91/3/4, el cual hace referencia a las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, cuya adopción aplazó el MSC 90, y que figuran en el anexo 1 del documento MSC 90/3) fueron elaboradas por el DE 56, FP 54 y FP 55, y aprobadas por el MSC 88, MSC 89 y MSC 90.

Propuestas de enmienda al capítulo II-1 del Convenio SOLAS

Nueva regla 3-12 – Protección contra el ruido

Regla 36 – Protección contra el ruido

3.15 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre la propuesta de nueva regla II-1/3-12 ni sobre el proyecto de enmiendas a la regla II-1/36. Sin embargo, tras examinar el proyecto de texto del Código, se reconoció que serían necesarias modificaciones adicionales al proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS para reflejar las prescripciones sobre el ámbito de aplicación correcto del Código. Por consiguiente, el Comité decidió examinar el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS junto con el proyecto de texto del Código (véanse los párrafos 3.70 a 3.72).

Propuestas de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS

Regla 1 – Ámbito de aplicación

Regla 9 – Contención del incendio

Regla 10 – Lucha contra incendios

Regla 15 – Instrucciones, formación y ejercicios a bordo

Regla 20 – Protección de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada

3.16 El Comité recordó que el MSC 90, tras un prolongado debate, había decidido aplazar la adopción del proyecto de enmiendas a las reglas II-2/1, II-2/9, II-2/10 y II-2/20, y había invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran en el periodo de sesiones en curso observaciones y propuestas en relación con la aplicación uniforme de las enmiendas propuestas. El MSC 90 también había aprobado un proyecto de enmiendas adicionales a las reglas II-2/10 y II-2/15, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones.

3.17 El Comité también recordó que, tras la aprobación de la circular MSC.1/Circ.1430: "Directrices revisadas para el proyecto y la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial", el MSC 90 había acordado que sería necesario realizar las correspondientes enmiendas al proyecto de enmiendas a la regla II-2/20.

3.18 Se presentaron al Comité los siguientes documentos para que los examinara:

- .1 MSC 91/3/5 (Alemania), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 91/3/4 y se informa de los resultados de las deliberaciones de un pequeño grupo oficioso, reunido en el MSC 90, y se presentan las propuestas de modificaciones adicionales del proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS;
- .2 MSC 91/3/6 (Alemania), en el que se formulan observaciones sobre la circular nº 3275 y se proponen modificaciones adicionales del proyecto de enmiendas a las reglas II-2/10 y II-2/15 del Convenio SOLAS;
- .3 MSC 91/3/7 (Alemania), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 91/3/5 y se proponen modificaciones adicionales de las propuestas de enmienda preparadas por el pequeño grupo oficioso, reunido en el MSC 90;
- .4 MSC 91/3/8 y MSC 91/INF.3 (Argentina), en los cuales se formulan observaciones y se facilitan explicaciones adicionales en respuesta a la declaración de la delegación de Alemania en el MSC 90 (MSC 90/28/Add.1, anexo 36), y se incluye un ejemplo de una metodología para establecer el ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos conexos, tal como se explica en el documento MSC 89/3/3 (Argentina);
- .5 MSC 91/3/10 (Alemania), en el que se formulan observaciones sobre los documentos MSC 89/3/2 (Secretaría) y MSC 89/3/3 (Argentina), y se propone celebrar un debate general y detallado en el seno del órgano de la OMI pertinente para establecer un procedimiento de enmienda del Convenio SOLAS claro y eficaz;
- .6 MSC 91/3/11 (Argentina), en el que se formulan observaciones sobre los documentos MSC 91/3/5, MSC 91/3/6 y MSC 91/3/7 (Alemania), así como sobre las modificaciones adicionales propuestas;
- .7 MSC 91/3/12 (República Popular Democrática de Corea), en el que se proponen modificaciones adicionales del proyecto de enmiendas a las reglas II-2/10 y II-2/15 del Convenio SOLAS; y
- .8 MSC 91/3/16 (Suecia), en el que se proponen modificaciones adicionales del proyecto de enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS.

3.19 También se presentó al Comité, para su examen, el documento MSC 91/WP.5 (Secretaría), el cual refunde, en el anexo 1, todos los proyectos de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS e incluye:

- .1 una posible solución provisional para definir la aplicabilidad del proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS;

-
- .2 todas las demás modificaciones adicionales propuestas y presentadas en el periodo de sesiones en curso; y
 - .3 las correspondientes enmiendas resultantes a la regla II-2/20 para actualizar las referencias a la circular MSC.1/Circ.1430.

3.20 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, utilizando el anexo 1 del documento MSC 91/WP.5 como referencia, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 3.21 a 3.35.

3.21 El Comité decidió, como solución provisional, que la fecha de aplicación general del capítulo siguiera siendo la misma y que el ámbito y fecha de aplicación del proyecto de enmiendas sometido a examen se establecieran en las reglas nuevas o enmendadas, según proceda. Se reconoció que esta solución era provisional y permitiría que el Comité procediera a la adopción del proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS en el presente periodo de sesiones, y que era urgente contar con un enfoque a largo plazo para enmendar el Convenio SOLAS y los códigos obligatorios conexos (véase el párrafo 3.33).

3.22 Durante el examen del proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS se expresaron las opiniones siguientes:

- .1 con respecto a las propuestas de enmienda a la regla II-2/1, se sugirió que la referencia a la resolución MSC.308(88) no se incluyera en el párrafo 2.1;
- .2 con respecto a las propuestas de enmienda a la regla II-2/10, varias delegaciones formularon observaciones acerca de la necesidad de contar con normas de funcionamiento para los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales, el número de radios portátiles para cada grupo de lucha contra incendios, la fecha de implantación y los buques a los que se aplicarían las enmiendas. Si bien algunas delegaciones apoyaron la preparación de normas de funcionamiento para dichos aparatos, otras manifestaron su preocupación e indicaron que, en caso de que el Comité lo aprobara, sería necesario contar con un nuevo resultado no previsto. Varias delegaciones respaldaron las modificaciones adicionales propuestas en los documentos MSC 91/3/6 y MSC 91/3/16 sobre la fecha de implantación y el número de radios portátiles para cada grupo de lucha contra incendios, respectivamente. El Presidente del Subcomité FP aclaró el ámbito de aplicación e indicó que las nuevas prescripciones no sólo estaban destinadas a los buques tanque, sino también a otros buques que contienen zonas potencialmente peligrosas; y
- .3 con respecto a las propuestas de enmienda a la regla II-2/15, se recordó que la parte E del capítulo II-2 es aplicable a todos los buques y se sugirió que las modificaciones adicionales relacionadas con la aplicación en la primera parte del párrafo no eran necesarias. Además, varias delegaciones no apoyaron la sustitución de las palabras "un número adecuado" por las palabras "como mínimo una" en relación con las botellas de respeto, tal como se propone en el documento MSC 91/3/12. La delegación de Vanuatu, apoyada por las Islas Cook, señaló a la atención del Comité la preocupación que generaba el hecho de que los dispositivos para recargar las botellas de los aparatos respiratorios pueden tener efectos potencialmente peligrosos conexos con su utilización. La delegación indicó que mediante la inclusión de una nota a pie de página se podría facilitar orientación sobre la utilización en condiciones de seguridad estos

aparatos. Tras deliberar al respecto, se aceptó en general que, no contándose con el texto de la nota a pie de página propuesta, no era posible en esos momentos examinar la inclusión de la antedicha nota.

3.23 Tras un amplio debate, el Comité:

- .1 se mostró de acuerdo con las modificaciones adicionales propuestas a las reglas II-2/1, II-2/9, II-2/20 y al apartado .1 del párrafo 5.6.3 de la regla II-2/10, pero no con la inclusión de las palabras "y MSC.308(88)" en el proyecto de enmiendas al párrafo 2.1 de la regla II-2/1, que requeriría un examen más a fondo por el Grupo de redacción;
- .2 tras tomar nota de que no había un apoyo suficiente a la preparación de normas de funcionamiento sobre aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales para bomberos, se mostró de acuerdo, en principio, con las modificaciones adicionales propuestas al proyecto de nuevo párrafo 10.4 de la regla II-2/10 propuesto en los documentos MSC 91/3/6 y MSC 91/3/16, a reserva de un examen más a fondo de las interpretaciones sobre aplicabilidad por parte del Grupo de redacción;
- .3 no se mostró de acuerdo con las modificaciones adicionales propuestas al proyecto de enmiendas a la regla II-2/15, tras tomar nota de que podría ser necesario introducir modificaciones adicionales a fin de aclarar el número de botellas de respeto; y
- .4 se mostró de acuerdo con una propuesta de inclusión de una nota a pie de página en un lugar adecuado del capítulo II-2 del Convenio SOLAS para aclarar las enmiendas a la fecha de aplicación del capítulo adoptadas mediante la resolución MSC.308(88).

3.24 Tras el examen del proyecto de enmiendas al capítulo 3 del Código SSCI (véanse los párrafos 3.41 a 3.50), el Comité acordó trasladar las prescripciones sobre aplicación del proyecto de enmiendas al párrafo 2.1.2 del capítulo 3 del Código SSCI a la regla II-2/10.10 del Convenio SOLAS, y encargó al Grupo de redacción que preparase los proyectos de enmiendas adicionales a la regla mencionada que fueran necesarios, para su examen.

3.25 El Comité confirmó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 1 del documento MSC 91/WP.5, a reserva de realizar las modificaciones adicionales indicadas en el párrafo 3.23 *supra* y mejoras de redacción, si procede.

3.26 Con respecto a la elaboración de orientaciones generales sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos obligatorios conexos, relativas a su aplicación, el Comité recordó que el MSC 89, tras examinar el informe de la reunión de Presidentes de 2011, había acordado que todo nuevo procedimiento de redacción debería limitarse inicialmente a la aplicación del Convenio SOLAS, y encargó al Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FSI sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI que examinara los documentos MSC 89/3/2 (Secretaría), MSC 89/3/3 (Argentina) y las partes pertinentes del documento MSC 89/21 (Secretaría), y que preparase una propuesta detallada para su examen por el FSI 20.

3.27 El Comité tomó nota de que el FSI 20 había examinado la cuestión con carácter preliminar (FSI 20/19, párrafos 10.28 a 10.30) y había decidido aplazar su examen en espera de que Argentina presentara al MSC 91 información adicional, la cual ya se ha facilitado en los documentos MSC 91/3/8 y MSC 91/INF.3.

3.28 En los debates posteriores se expresaron las opiniones siguientes:

- .1 el MSC 86 había examinado cuestiones parecidas relacionadas con el alcance y la aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS, y la resolución de las cuestiones seguía estando pendiente;
- .2 debería examinarse con cautela y mediante un planteamiento holístico una posible metodología para enmendar el Convenio SOLAS y los códigos obligatorios;
- .3 debería examinarse la frecuencia de adopción de las enmiendas;
- .4 sería oportuno elaborar una hoja de ruta con las medidas necesarias; y
- .5 debería constituirse un grupo dentro del órgano oportuno de la OMI, con un mandato específico aprobado por el Comité.

3.29 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información pormenorizada facilitada por Argentina (MSC 91/3/8 y MSC 91/INF.3) y Alemania (MSC 91/3/10), y les dio las gracias por los esfuerzos realizados para resolver la cuestión.

3.30 Tras el debate, el Comité acordó que debería constituirse un grupo de trabajo dentro del Subcomité FSI con un mandato específico para examinar la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y los códigos conexos de manera holística.

3.31 A este respecto, el Comité constituyó el Grupo de trabajo para elaborar el mandato mencionado *supra* para un grupo de trabajo del Subcomité FSI.

3.32 Tras aprobar el informe del Grupo de trabajo (MSC 91/WP.14) en general, el Comité adoptó las medidas que se describen en los párrafos 3.33 a 3.35.

3.33 El Comité acordó constituir un grupo de trabajo especial sobre el examen de la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos conexos, desde un enfoque holístico, que se reuniría durante el FSI 21, y pidió al Grupo que, teniendo en cuenta los documentos pertinentes (por ejemplo, MSC 86/20/1, MSC 86/WP.3, MSC 87/26, DE 54/6, MSC 88/9/2, MSC 88/22/1, MSC 88/22/2, MSC 88/26, FSI 19/11/3, FP 55/22/3, MSC 89/3/2, MSC 89/3/3, MSC 89/19, MSC 89/21 (anexo 2 del anexo), MSC 89/25, FSI 20/10 y FSI 20/19 (párrafo 10.28), MSC 90/3, MSC 90/28, MSC 91/3/5, MSC 91/3/8, MSC 91/3/10, MSC 91/3/11, MSC 91/INF.3, etc.), y las observaciones y decisiones del MSC 91, así como los documentos pertinentes que se presenten en el FSI 21:

- .1 identificase las cuestiones relacionadas con el ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS, en particular, a los capítulos II-2 y III, el apéndice (modelos de certificados e inventarios de equipos), los instrumentos obligatorios conexos (por ejemplo, los Códigos PEF, SSCI e IDS) y, según proceda, los instrumentos no obligatorios (por ejemplo, la resolución MSC.81(70): "Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento");

- .2 llevase a cabo un análisis de la estructura del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo VIII e) y centrándose en particular en los capítulos II-2 y III del Convenio SOLAS y en los códigos conexos; y, en este contexto, examinase también los procedimientos antiguos y actuales referentes al procedimiento de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS, por ejemplo, el ciclo de cuatro años para las enmiendas al Convenio SOLAS (MSC 59/33, sección 26);
- .3 elaborase una metodología para resolver sistemáticamente las cuestiones que se identifiquen;
- .4 recomendase el mejor vehículo o vehículos para poner en práctica esta metodología, y preparase el proyecto correspondiente;
- .5 definiese una hoja de ruta para la implantación de la metodología para las enmiendas existentes y futuras, si es necesario y se considera procedente; y
- .6 informase al MSC 92.

3.34 El Comité acordó que el Grupo de trabajo debería reunirse durante los cinco días de trabajo del FSI 21 y presentar su informe directamente al MSC 92, hizo un llamamiento para que en la reunión se dispusiera plenamente de los conocimientos especializados pertinentes y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes para organizar el FSI 21 en consecuencia.

3.35 Para facilitar el examen de este complejo tema, el Comité acordó que se relajaran, como se indica a continuación, los plazos para la presentación de documentos al FSI 21 en el marco del punto del orden del día titulado "Otros asuntos":

- .1 documentos que contengan más de seis páginas de texto (documentos voluminosos), el 28 de diciembre de 2012, a más tardar;
- .2 documentos no voluminosos presentados en formato electrónico, el 11 de enero de 2013, a más tardar; y
- .3 documentos que contengan observaciones sobre los documentos señalados en los párrafos .1 y .2 *supra*, el 18 de enero de 2013, a más tardar.

Propuestas de enmienda al capítulo III del Convenio SOLAS

Nueva regla 17-1 – Rescate de personas del agua

3.36 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la nueva regla III/17-1 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Propuestas de enmienda al Apéndice del Anexo del Convenio SOLAS

Modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

Modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga

Modelo de Certificado de exención

Modelo de Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje

Modelo de Certificado de seguridad para buque nuclear de carga

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo E)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje (Modelo PNUC)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de carga (Modelo CNUC)

3.37 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Convenio SOLAS 1974 habían sido aprobadas por el MSC 90 y que los principales cambios fueron los siguientes:

- .1 las correspondientes enmiendas de redacción resultantes de la armonización y rectificación de las incoherencias;
- .2 la eliminación del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje (Modelo PNUC) y del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de carga (Modelo CNUC);
- .3 la inclusión del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C); y
- .4 la actualización de los inventarios del equipo (Modelo P, Modelo E, Modelo R y Modelo C) para contemplar las prescripciones actuales.

3.38 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas al apéndice del anexo del Convenio SOLAS 1974 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

3.39 El Comité también tomó nota de que los modelos enmendados, propuestos, de los certificados e inventarios del equipo sustituirían todo el apéndice del anexo del Convenio SOLAS 1974.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.40 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 y entrar en vigor el 1 de julio de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CÓDIGOS Y NORMAS DE RENDIMIENTO QUE SE HICIERON OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS 1974**Propuestas de enmienda al Código SSCI**

3.41 El Comité recordó que el MSC 90 había aplazado la adopción de las enmiendas a los capítulos 5 y 7 del Código SSCI, preparadas por el FP 54 y aprobadas por el MSC 88 (MSC 90/3, anexo 3), para que pudieran adoptarse junto con las correspondientes enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, cuya adopción también se había aplazado (véase el párrafo 3.16).

3.42 El Comité también recordó que las propuestas de enmienda adicionales al Código SSCI (MSC 91/3, anexo 2) habían sido elaboradas por el FP 55 y aprobadas por el MSC 90.

3.43 El Comité recordó además que, tras la aprobación de la circular MSC.1/Circ.1430: "Directrices revisadas para el proyecto y la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial" en el MSC 90, había acordado que sería necesario realizar las correspondientes enmiendas al proyecto de enmiendas al capítulo 7 del Código SSCI (véase el párrafo 3.17).

3.44 Se presentó al Comité, para su examen, el documento MSC 91/3/15 (IACS), en el cual se formulan observaciones sobre las propuestas de enmienda al capítulo 3 del Código SSCI y se solicita la aclaración de la aplicación retroactiva de las prescripciones sobre los aparatos respiratorios, por lo que respecta a los equipos de bombero (como se dispone en el Código SSCI) y a los equipos de bombero (como se dispone en el Convenio SOLAS para los buques construidos antes del 1 de julio de 2002).

3.45 También se presentó al Comité, para su examen, el documento MSC 91/WP.5 (Secretaría), el cual refunde, en el anexo 2, todos los proyectos de enmienda al Código SSCI e incluye las correspondientes enmiendas adicionales a la regla II-2/20 para actualizar las referencias a la circular MSC.1/Circ.1430.

3.46 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al Código SSCI, utilizando el anexo 2 del documento MSC 91/WP.5 como referencia, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 3.47 a 3.51.

3.47 Varias delegaciones formularon observaciones sobre las prescripciones de aplicación del proyecto de enmiendas al capítulo 3 del Código SSCI y recomendaron que se aclararan. Algunas de ellas opinaron que las prescripciones relativas al aparato respiratorio de aire comprimido deberían ser aplicables a todos los buques, incluidos los construidos antes de 2002, con un periodo de eliminación progresiva de cuatro años por lo que respecta a los aparatos respiratorios que no sean autónomos.

3.48 El Presidente del Subcomité FP, respaldado por varias delegaciones, aclaró que el proyecto de enmiendas al capítulo 3 del Código SSCI tenía por objeto introducir la prescripción de un sistema de alarma específico, únicamente para los aparatos respiratorios autónomos de aire comprimido, relacionado con el volumen de aire que quede en la botella. Asimismo, al Subcomité no se le había pedido que examinara la conveniencia de eliminar progresivamente los sistemas de respiración mediante bombas y mangueras.

3.49 Seguidamente, planteó una cuestión relativa al párrafo de aplicación que figura en el proyecto de enmiendas al párrafo 3.2.1.2 del capítulo 3 del Código SSCI. A este respecto, varias delegaciones opinaron que las disposiciones sobre la aplicación de las nuevas prescripciones relativas a los aparatos respiratorios autónomos de aire comprimido no deberían figurar allí, sino en el Convenio SOLAS.

- 3.50 Tras deliberar al respecto, el Comité:
- .1 tomó nota de que el proyecto de enmiendas relativas a los aparatos respiratorios del capítulo 3 no eliminaría progresivamente los sistemas existentes de respiración mediante bomba y tubo (es decir, los aparatos no autónomos) de los buques construidos antes del 1 de julio de 2002;
 - .2 acordó que las prescripciones de aplicación del proyecto de enmienda al párrafo 3.2.1.2 del capítulo 3 del Código SSCI (relativo a los aparatos respiratorios autónomos de aire comprimido) deberían trasladarse a la regla II-2/10.10 del Convenio SOLAS (con las correspondientes enmiendas a la regla II-2/1.2 del Convenio SOLAS, si es necesario), y encargó al Grupo de redacción que elaborara las enmiendas de redacción consiguientes; y
 - .3 confirmó las propuestas de proyectos de enmiendas al Código SSCI, que figuran en el anexo 2 del documento MSC 91/WP.5, a reserva de las modificaciones adicionales que se indican en el subpárrafo 3.50.2 *supra*, y mejoras en la redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.51 El Comité acordó que las enmiendas al Código SSCI, que se había propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 y entrar en vigor el 1 de julio de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

Propuestas de enmienda al Código CIQ

3.52 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Código CIQ (MSC 91/3, anexo 3) habían sido elaboradas por el BLG 16 y aprobadas por el MSC 90, en su forma enmendada por el MEPC 63, y posteriormente adoptadas por el MEPC 64 mediante la resolución MEPC.225(64) y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procediese (véase también el párrafo 3.84).

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.53 El Comité acordó que las enmiendas al Código CIQ, que se había propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso, deberían considerarse aceptadas el 1 de diciembre de 2013 y entrar en vigor el 1 de junio de 2014, en consonancia con otras enmiendas conexas al Código CIQ, adoptadas mediante la resolución MEPC.225(64), y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

Propuestas de enmienda a las normas de rendimiento de los revestimientos obligatorias

3.54 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a 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 (resolución MSC.215(82)) y a la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87)) (MSC 91/3, anexos 4 y 5) habían sido elaboradas por el DE 56 y aprobadas por el MSC 90,

tras la adopción de las correspondientes enmiendas a la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS, mediante la resolución MSC.325(90), la cual confirió obligatoriedad al Código ESP 2011. Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a las normas de rendimiento de los revestimientos, el Comité confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.55 El Comité acordó que las enmiendas a las normas de rendimiento de los revestimientos, que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 y entrar en vigor el [1 de julio de 2014], y encargó al Grupo de redacción que ultimara los proyectos de resoluciones MSC necesarios para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

Propuestas de enmienda al anexo I – Reglas para determinar las líneas de carga

Regla 27 – Tipos de buques

Regla 27 11) – Condición inicial de carga

Regla 27 13) – Condición de equilibrio

3.56 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 (MSC 91/3/1, anexo) habían sido elaboradas por el SLF 54 y aprobadas por el MSC 90, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.57 El Comité acordó que las enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que se había propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 y entrar en vigor el 1 de julio de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS

Propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

3.58 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS (MSC 91/3/2, anexo) habían sido aprobadas por el MSC 90 a fin de armonizar las enmiendas a los apéndices del anexo del Convenio SOLAS 1974 y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS con el Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS. Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.59 El Comité acordó que las enmiendas al Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, que se había propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 y entrar en vigor el 1 de julio de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS

Propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS

Modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

Modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga

Modelo de Certificado de seguridad para buque de carga

Modelo de Certificado de exención

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo E)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

3.60 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS (MSC 91/3/3, anexo) habían sido aprobadas por el MSC 90 y que los principales cambios fueron los siguientes:

- .1 las correspondientes enmiendas de redacción resultantes de la armonización y rectificación de las incoherencias; y
- .2 la eliminación de todos los inventarios del equipo (es decir, Modelo P, Modelo E, Modelo R y Modelo C).

3.61 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

3.62 El Comité también tomó nota de que los modelos enmendados, propuestos, de los certificados e inventarios del equipo sustituirían todo el apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.63 El Comité acordó que las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que se había propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 y entrar en vigor el 1 de julio de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

3.64 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 habían sido preparadas por el FSI 20 (FSI 20/19, anexo 5) para su adopción en el actual periodo de sesiones y posterior adopción por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmienda, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966

3.65 El Comité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea, que figura en el anexo 5 del documento FSI 20/19, y encargó al Grupo de redacción que preparase el texto definitivo para su aprobación.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972

3.66 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 habían sido preparadas por el FSI 20 (FSI 20/19, anexo 5) para su adopción en el actual periodo de sesiones y posterior adopción por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmienda, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de las propuestas de enmienda al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972

3.67 El Comité examinó el -proyecto de resolución de la Asamblea, que figura en el anexo 5 del documento FSI 20/19, y encargó al Grupo de redacción que preparase el texto definitivo para su aprobación.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969

3.68 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 habían sido preparadas por el FSI 20 (FSI 20/19, anexo 5) para su adopción en el actual periodo de sesiones y posterior adopción por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmienda, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969

3.69 El Comité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea necesario, que figura en el anexo 5 del documento FSI 20/19, y encargó al Grupo de redacción que preparase el texto definitivo para su aprobación.

PROPUESTA DE NUEVO INSTRUMENTO OBLIGATORIO

Propuesta de Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques

3.70 El Comité recordó que el proyecto de código sobre niveles de ruido a bordo de los buques había sido elaborado por el DE 56 y aprobado por el MSC 90 (MSC 90/28/Add.1, anexo 14), con miras a su adopción en el periodo de sesiones en curso, junto con la correspondiente nueva regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS que confiere obligatoriedad al Código (véase el párrafo 3.15).

3.71 Al examinar el documento MSC 91/3/14 (IACS), el Comité decidió constituir un grupo de expertos para que examinase los comentarios y observaciones formulados por la IACS acerca del proyecto de texto del código sobre niveles de ruido a bordo de los buques aprobado por el MSC 90 y preparase modificaciones adicionales a la nueva regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS propuesta, al proyecto de enmiendas a la regla II-1/36 del Convenio SOLAS y al Código, según procediese, para su examen en el Pleno.

3.72 Tras haber examinado la asesoría facilitada por el Grupo de expertos, el Comité confirmó el contenido del Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, aprobado por el MSC 90, incluidas las modificaciones adicionales propuestas por el grupo de expertos; la propuesta de nueva regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS; y el proyecto de enmiendas a la regla II-1/36 del Convenio SOLAS, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede, y encargó al Grupo de redacción que preparara el texto definitivo del código y el proyecto definitivo de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

Fecha en que el Código tendrá efecto

3.73 El Comité tomó nota de que el Código tendría efecto el 1 de julio de 2014, tras la entrada en vigor de la nueva regla conexas II-1/3-12 del Convenio SOLAS, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario, que figura en el anexo del documento MSC 91/3/13, para su adopción.

INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS

Proyecto de resolución MSC sobre la aplicación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS a los buques distintos de los que se dedican a viajes internacionales

3.74 El Comité recordó que el proyecto de resolución MSC sobre la aplicación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS a los buques distintos de los que se dedican a viajes internacionales (MSC 91/3/9, anexo 1) había sido preparado por el DE 55 y aprobado, en principio, por el MSC 90, con miras a su adopción en el periodo de sesiones en curso, junto con las enmiendas a la regla III/17-1 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 3.36). Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de resolución MSC, el Comité confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede, y encargó al Grupo de redacción que preparase el texto definitivo de la resolución.

Proyecto de circular MSC sobre las directrices para la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua

3.75 El Comité recordó que el proyecto de directrices para la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua (MSC 91/3/9, anexo 2) había sido preparado por el DE 55 y aprobado, en principio, por el MSC 90, con miras a su aprobación definitiva en el periodo de sesiones en curso, junto con las enmiendas a la regla III/17-1 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 3.36). Tras tomar nota de que no se habían presentado

observaciones sobre el proyecto de circular MSC, el Comité confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede, y encargó al Grupo de redacción que preparase el texto definitivo de las directrices.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.76 Tras haber examinado las antedichas cuestiones, el Comité constituyó un Grupo de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos obligatorios y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno, preparara el texto del mismo, según procediese, para su examen por el Comité con miras a su adopción o aprobación:

- .1 el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, teniendo en cuenta los documentos pertinentes relativos al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI y el Código CIQ, 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 (resolución MSC.215(82)), la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87)), los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al Convenio SOLAS y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, junto con los correspondientes proyectos de resolución MSC;
- .2 el proyecto de enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966, el Reglamento de Abordajes 1972 y el Convenio de Arqueo 1969, y los correspondientes proyectos de resolución de la Asamblea;
- .3 el texto definitivo del Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques y el correspondiente proyecto de resolución MSC;
- .4 el proyecto de resolución MSC sobre la aplicación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS a los buques distintos de los que se dedican a viajes internacionales; y
- .5 el proyecto de circular MSC sobre las directrices para la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.77 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 91/WP.7), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

ADOPCIÓN DE UN INSTRUMENTO OBLIGATORIO NUEVO

Adopción del Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques

3.78 El Comité examinó el texto definitivo preparado por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 1) y adoptó el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques mediante la resolución MSC.337(91), que figura en el anexo 1.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974 Y A LOS CÓDIGOS Y NORMAS DE RENDIMIENTO OBLIGATORIAS EN VIRTUD DEL CONVENIO**Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974**

3.79 Durante el examen de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, el Comité dio su visto bueno a las siguientes modificaciones adicionales con respecto a las propuestas de enmienda que figuran en el anexo 2 del documento MSC 91/WP.7:

- .1 en la propuesta de nueva regla II-1/3-12, en los párrafos 1.2, 2.1 y 2.2, la palabra "construido" debería sustituirse por la expresión "cuyas quillas hayan sido colocadas o cuya construcción se halle en una fase equivalente";
- .2 en el proyecto de enmiendas a la regla II-2/1:
 - .1 la última frase de la nota a pie de página que se añadiría al título de la regla 1 debería sustituirse por lo siguiente:

"No obstante, esta resolución enmendó, en el capítulo II-2, las reglas II-2/3.23 (definición de "Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego") y II-2/7.4.1 (nuevo subpárrafo .3) únicamente, no enmendándose ninguna otra de las reglas con fecha original de aplicación del 1 de julio de 2012."; y
 - .2 debería incluirse un nuevo proyecto de enmienda para aclarar la aplicación de las nuevas prescripciones relativas a los aparatos respiratorios autónomos de aire comprimido, como sigue: Se añade el siguiente párrafo 2.5:

"2.5 Los buques construidos antes del 1 de julio de 2012 también deberían cumplir lo dispuesto en 10.1.2, como se adoptó mediante la regla MSC.338(91)."; y
- .3 en el proyecto de enmiendas a la regla II-2/10.4, las palabras "grupo de lucha contra incendios" deberían sustituirse por las palabras "cuadrillas de lucha contra incendios", y las palabras "o a prueba de fallos", deberían añadirse después de las palabras "de tipo antideflagrante".

3.80 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 111 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, tras examinar el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Convenio, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 2), además de las modificaciones indicadas en el párrafo 3.79 *supra*, adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.338(91), que figura en el anexo 2.

3.81 Al adoptar la resolución MSC.338(91), 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 Convenio deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del mismo.

Adopción de enmiendas al Código SSCI

3.82 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 111 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a los capítulos 3, 5, 7, 8, 9, 12, 13 y 14 del Código SSCI, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 3), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.339(91), que figura en el anexo 3.

3.83 Al adoptar la resolución MSC.339(91), 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 3, 5, 7, 8, 9, 12, 13 y 14 del Código SSCI deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del mismo.

Adopción de enmiendas al Código CIQ

3.84 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 111 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 4) y, dado que el Grupo de redacción no presentó observaciones sobre las enmiendas propuestas, adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.340(91), que figura en el anexo 4; que contiene, en el anexo, el mismo conjunto de enmiendas que se adoptó mediante la resolución MEPC.225(64). Al proceder así, el Comité autorizó al Secretario General a que, cuando preparase el texto definitivo del informe, incorporase el texto de las enmiendas adoptadas mediante la resolución MEPC.225(64) en el anexo de la resolución MSC.340(91).

3.85 Al adoptar la resolución MSC.340(91), 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 17, 18 y 19 del Código CIQ deberían considerarse aceptadas el 1 de diciembre de 2013 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de junio de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas a las normas de rendimiento de los revestimientos

3.86 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 111 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a las normas de rendimiento de los revestimientos, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexos 5 y 6), y adoptó por unanimidad:

- .1 la resolución MSC.341(91): "Adopción de enmiendas a 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 (resolución MSC.215(82))", que figura en el anexo 5; y
- .2 la resolución MSC.342(91): "Adopción de enmiendas a la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87))", que figura en el anexo 6.

3.87 Al adoptar las resoluciones MSC.341(91) y MSC.342(91), 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 normas de rendimiento de los revestimientos deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de junio de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS

3.88 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones 89 Partes en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Protocolo, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 8), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.343(91), que figura en el anexo 7.

3.89 Al adoptar la resolución MSC.343(91), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo II del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, que las enmiendas adoptadas al Protocolo deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo II del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS) y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y en el artículo II del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS

3.90 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 82 Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Protocolo, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 9), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.344(91), que figura en el anexo 8.

3.91 Al adoptar la resolución MSC.344(91), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que las enmiendas adoptadas al Protocolo deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS) y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988

3.92 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 79 Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al anexo I del Protocolo, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 7), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.345(91), que figura en el anexo 9.

3.93 Al adoptar la resolución MSC.345(91), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las enmiendas adoptadas al Protocolo deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comuniquen al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988) y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

Adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966

3.94 El Comité, compuesto por las delegaciones de 110 Gobiernos Contratantes del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al anexo I y la propuesta de nuevo anexo IV del Convenio preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 10), y adoptó las enmiendas y aprobó el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea, que figuran en el anexo 10, para remitirlos a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones con miras a su adopción. El Comité pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas adoptadas y el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea a tiempo para su examen por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones.

Adopción de enmiendas al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972

3.95 El Comité, compuesto por las delegaciones de 109 Partes Contratantes del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, examinó el texto definitivo de la propuesta de nueva parte F del Convenio preparada por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 11), y adoptó las enmiendas y aprobó el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea, que figuran en el anexo 11, para remitirlos a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones con miras a su adopción. El Comité pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas adoptadas y el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea a tiempo para su examen por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones.

Adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969

3.96 El Comité, compuesto por las delegaciones de 108 Gobiernos Contratantes del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al anexo I y la propuesta de nuevo anexo III del Convenio, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 12), y adoptó las enmiendas y aprobó el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea, que figuran en el anexo 12, para remitirlos a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones con miras a su adopción. El Comité pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas adoptadas y el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea a tiempo para su examen por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones.

Adopción y/o aprobación de instrumentos conexos que no son de obligado cumplimiento

Aplicación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS a los buques a los que no se aplica el capítulo III del Convenio SOLAS

3.97 El Comité examinó el texto definitivo del proyecto de resolución MSC, preparado por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 13), y adoptó la resolución MSC.346(91):

"Aplicación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS a los buques a los que no se aplica el capítulo III del Convenio SOLAS", que figura en el anexo 13.

DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES Y PROCEDIMIENTOS PARA EL RESCATE DE PERSONAS DEL AGUA

3.98 El Comité examinó el texto definitivo del proyecto de circular MSC, preparado por el Grupo de redacción (MSC 91/WP.7, anexo 14), y aprobó la circular MSC.1/Circ.1447: "Directrices para la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua".

INSTRUCCIONES A LA SECRETARÍA

3.99 Al adoptar las enmiendas antedichas, el nuevo instrumento obligatorio y los instrumentos conexos, el Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando preparase el informe definitivo del Comité y los textos auténticos de las enmiendas, introdujera cualquier corrección de redacción que se hubiera identificado, según procediese, y a que pusiera en conocimiento del Comité cualquier error u omisión que exija la adopción de medidas por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y de las Partes en los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al Convenio SOLAS, en el Convenio de Líneas de Carga 1966, el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, el Reglamento de Abordajes 1972 o el Convenio de Arqueo 1969.

OTROS ASUNTOS

Momento de sustituir los certificados existentes

3.100 El Comité tomó nota de que las Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes figuraban en la circular MSC-MEPC.5/Circ.6.

Modificaciones que procede introducir en otros proyectos de enmiendas conexos para conferir carácter obligatorio al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) y a las auditorías

3.101 El Comité tomó nota de que el Grupo había modificado las definiciones de "Plan de auditorías" y de "Norma de auditoría" del proyecto de enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966, el Reglamento de Abordajes 1972 y el Convenio de Arqueo 1969 para conferir carácter obligatorio al Código III.

3.102 En consecuencia, el Comité autorizó a la Secretaría a efectuar toda corrección de redacción que correspondiese en los proyectos de enmiendas a otros instrumentos pertinentes examinados en el presente periodo de sesiones.

Utilización de papel de color rosa para la distribución de las enmiendas

3.103 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que la utilización de papel de color rosa había dejado de ser necesaria debido a la creación del sitio IMODOCS en la Red y pidió a la Secretaría que cesase la utilización de papel de color rosa para la distribución de los proyectos de enmiendas a los convenios, protocolos y códigos.

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

4.1 Al examinar la comunicación a la Organización de información relacionada con la protección (MSC 91/4), el Comité tomó nota de que varios Gobiernos Contratantes tenían pendiente actualizar parte de su información, incumpliendo así sus obligaciones en virtud de la regla XI-2/13 relativa a la comunicación de información. El Comité instó a los Gobiernos Contratantes a examinar la información contenida en GISIS y llevar a cabo las actualizaciones necesarias, y tomó nota de la intención de la Secretaría de examinar y actualizar la accesibilidad al módulo y su valor como fuente de información, así como de hacer públicos, por medio de una circular, los pormenores de toda característica adicional y modificación de procedimiento.

4.2 El Comité también tomó nota de que la Guía de la OMI sobre protección marítima y el Código PBIP está actualmente disponible en francés e inglés y espera que esté disponible en español a finales de 2012, y de que es necesario ajustarse a los procedimientos que allí figuran.

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

5.1 El Comité recordó que el MSC 90 había acordado un plan de trabajo para la elaboración de directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad (SLA) y se había invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar observaciones y propuestas en el presente periodo de sesiones. Además, en el MSC 90 se había constituido un grupo de trabajo por correspondencia al que se había encargado elaborar un proyecto de directrices para la aprobación de equivalencias y alternativas según se prevén en los distintos instrumentos de la OMI, y presentar un proyecto de informe en el presente periodo de sesiones y un informe definitivo en el MSC 92.

Implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos

5.2 El Comité tomó nota del documento MSC 91/5/2 (IACS), en el que se proporciona una actualización sobre el estado actual de los preparativos de los miembros de la IACS para la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos junto con sus planes para presentar solicitudes de verificación inicial a la Organización dentro del plazo estipulado (es decir, a más tardar el 31 de diciembre de 2013), e invitó a la IACS a que proporcione actualizaciones sobre los progresos de sus miembros en relación con la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos en futuros periodos de sesiones del Comité, indicando que la información que se presente debería continuar siendo lo más clara e inequívoca posible.

Enfoque del nivel de seguridad (SLA)

5.3 El Comité examinó el documento MSC 91/5/1 (Alemania y Polonia), en el que se aboga por continuar debatiendo el enfoque del nivel de seguridad teniendo en cuenta el plan de trabajo acordado durante el MSC 90, y se tratan la elaboración del marco SLA y la realización de un ejercicio SLA.

5.4 En consecuencia, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos que examinara la información y las sugerencias proporcionadas en el documento, en el marco de su examen de la elaboración de directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad.

Directrices para la aprobación de equivalencias y alternativas, según se prevén en los distintos instrumentos de la OMI

5.5 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas basadas en objetivos (MSC 91/5) y tomó nota de que el Grupo había debatido el uso y la aplicabilidad de las directrices para la aprobación de equivalencias y alternativas sin llegar a un acuerdo, en concreto sobre la aplicabilidad, si bien se había avanzado en relación al contenido de dichas directrices, adjuntando al informe un resumen de las observaciones de los miembros del Grupo que constituirá la base para la continuación de la labor.

5.6 La delegación de Grecia hizo una declaración, que figura en el anexo 40, en la que manifiesta preocupación con respecto a la aplicabilidad de las directrices que, en su opinión, debería limitarse únicamente a los proyectos de carácter innovador. Esta declaración fue respaldada por algunas delegaciones.

5.7 Otras delegaciones opinaron que la aplicabilidad de las directrices estaba claramente indicada en la sección 1.3 y, además, reglamentada por distintas prescripciones relativas a la aprobación de alternativas y equivalencias en instrumentos obligatorios de la OMI, y que su principal objetivo era ser de ayuda a las Administraciones en la aprobación de proyectos basados en los riesgos proporcionando un enfoque estructurado.

5.8 El Comité, tras tomar nota de los avances logrados por el Grupo y, en particular, del debate sobre la aplicabilidad de las directrices, encargó al Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos que examinara más a fondo la cuestión, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas en las deliberaciones del Pleno, concretamente si la aplicabilidad del proyecto de directrices debería limitarse a los proyectos y aplicaciones de carácter innovador y si las prescripciones estructurales y los medios estructurales para los buques de proyecto tradicional regidos por instrumentos obligatorios deberían excluirse (MSC 91/5, párrafo 10).

Constitución del Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos

5.9 Posteriormente el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 continuar elaborando las directrices para la aprobación de equivalencias y alternativas, según se prevén en los distintos instrumentos de la OMI, basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 91/5), y abordando, en concreto, la aplicabilidad, como se refleja en el párrafo 10 de dicho informe; y
- .2 volver a examinar la elaboración de unas directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad, teniendo en cuenta el documento MSC 91/5/1.

Informe del Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos (GBS)

5.10 Tras examinar el informe del Grupo (MSC 91/WP.9), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias previstas en varios instrumentos de la OMI

5.11 El Comité tomó nota de los progresos realizados por el Grupo en la elaboración del proyecto de texto de las directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias previstas en varios instrumentos de la OMI, y acordó que el proyecto de directrices se publique, debido a su volumen, como una adición del informe del Grupo (MSC 91/WP.9/Add.1) inmediatamente después de la reunión.

5.12 Por lo que respecta al proyecto de circular MSC para la aprobación de las directrices, el Comité tomó nota de las dos opciones elaboradas por el Grupo (MSC 91/WP.9, anexo 1) que se han remitido al Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas basadas en objetivos para que las examine con más detalle (véase el párrafo 5.16.2).

5.13 El Comité alentó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentasen información al Grupo de trabajo por correspondencia sobre cómo habían utilizado las directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias (MSC 86/5/3, anexo).

5.14 El Comité tomó nota de las deliberaciones mantenidas por el Grupo sobre la elaboración de directrices provisionales para el enfoque del nivel de seguridad e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten al MSC 92 observaciones sobre los elementos que han de examinarse en la elaboración por el Grupo de las directrices provisionales (MSC 91/WP.9, anexo 2).

5.15 Por lo que respecta al plan de trabajo para la elaboración de las directrices provisionales acordado en el MSC 90, el Comité tomó nota de que por el momento no era necesario introducir ningún cambio en él.

Continuación de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas basadas en objetivos (GBS)

5.16 Tras recordar la decisión del MSC 90 de que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas basadas en objetivos¹ presentara su informe definitivo al MSC 92 (véase el párrafo 5.1), el Comité aprobó el siguiente mandato revisado del Grupo:

- .1 ultimar el proyecto de directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias previstas en varios instrumentos de la OMI, basándose en los documentos MSC 91/WP.9 y MSC 91/WP.9/Add.1, prestando especial atención a:
 - .1 la identificación de las orientaciones existentes de la OMI sobre los proyectos y disposiciones alternativos, con miras a su refundición en un documento único;

¹**Coordinador:**

Sr. M. Montemerlo
Office of Design and Engineering Standards
United States Coast Guard
2100 Second Street, S.W.
Washington, D.C. 20593
Estados Unidos de América
Teléfono: +1 202 372 1387
Correo electrónico: marc.j.montemerlo@uscg.mil

- .2 la elección de un título adecuado para dichas directrices; y
 - .3 la estructura, el formato y la utilización adecuada de dichas directrices;
- .2 ultimar la circular MSC conexas para el proyecto de directrices anterior, basándose en el anexo 1 del documento MSC 91/WP.9;
 - .3 volver a examinar el proceso de verificación para la aprobación de alternativas y equivalencias, en particular por lo que respecta a la transparencia y la repetibilidad; y
 - .4 presentar un informe al MSC 92.

5.17 A este respecto, el Comité tomó nota de que, teniendo en cuenta la proximidad entre el MSC 91 y el MSC 92 y el volumen de trabajo, es posible que en el próximo periodo de sesiones sea necesario modificar el calendario para la ultimación de las directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias previstas en varios instrumentos de la OMI

6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT

Establecimiento y prueba de los centros de datos LRIT

6.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 91/6) sobre los últimos avances con respecto al establecimiento y la prueba de los centros de datos LRIT (DC).

Cuestiones financieras

6.2 El Comité, tras recordar la decisión que adoptó en su último periodo de sesiones (MSC 90/28, párrafos 6.9 a 6.14) sobre la necesidad de proceder a un examen urgente del sistema LRIT con miras a reducir la carga financiera que supone el funcionamiento de los DC conforme a lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, tomó nota de la información proporcionada por la IMSO (MSC 91/6/1) sobre el baremo de tarifas que se espera que el coordinador LRIT imponga por los servicios relacionados con la LRIT que se lleven a cabo a partir de 2013, y manifestó su agradecimiento a la IMSO por haber examinado y acordado una considerable reducción de las tasas de auditoría como respuesta a la solicitud del Comité.

6.3 Las delegaciones que tomaron la palabra acogieron todas favorablemente la solución de compromiso presentada por la Asamblea de la IMSO para la posible reducción de las tasas de auditoría de un modo gradual y opinaron que, por el momento, no era necesario explorar opciones alternativas para las auditorías y el examen del sistema LRIT. Independientemente de lo anterior, la delegación de los Estados Unidos observó que la futura tasa de auditoría, aunque se había reducido, podría seguir siendo un problema para los DC con un pequeño número de buques. Por consiguiente, la IMSO debería seguir examinando modos alternativos de reducir la carga financiera para dichos DC, en particular, los establecidos en pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

6.4 En consecuencia, el Comité decidió seguir con las actuales disposiciones para la realización de las auditorías de los DC y del intercambio internacional de datos LRIT (IDE) con el entendimiento de que la tasa por auditoría se reduciría en los próximos años, según lo indicó la IMSO.

6.5 La delegación de Liberia informó de que, tras su decisión de proporcionar información LRIT gratuitamente, desde el 1 de julio de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2012, a los Gobiernos que la soliciten en su calidad de Estados rectores de puertos o Estados ribereños y que no participen en el sistema LRIT (MSC 90/28, párrafo 6.14), no había recibido ninguna solicitud de información y, a este respecto, le preocupaba la futura viabilidad del sistema.

6.6 El Comité, tras haber acogido favorablemente la labor realizada por la IMSO y la reducción gradual de las tasas de auditoría, acordó que ahora no era necesario seguir examinando opciones alternativas para las auditorías y el examen del sistema LRIT, e invitó a la IMSO a que prosiga su examen de posibles ahorros en los costos.

Centros de datos LRIT que no pueden ser auditados

6.7 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la IMSO (MSC 91/6/2), acogió favorablemente los avances positivos y, tras recordar las deliberaciones mantenidas en el MSC 90 con respecto a la exclusión, suspensión o desconexión temporal de los DC del sistema LRIT (MSC 90/28, párrafos 6.19 y 6.20), decidió que no era necesario tomar ninguna otra medida.

6.8 La delegación de la República Bolivariana de Venezuela informó al Comité de que el examen del funcionamiento y la auditoría del centro de datos nacional LRIT de Venezuela no se había ultimado debido a cuestiones jurídicas relativas al acuerdo entre la República Bolivariana de Venezuela y la IMSO, que se esperaban resolver en un futuro próximo.

Declaraciones de la República Islámica del Irán y de Azerbaiyán

6.9 Las delegaciones de la República Islámica del Irán y de Azerbaiyán hicieron declaraciones sobre la superposición de los polígonos en el mar Caspio. Los textos completos de las declaraciones figuran en el anexo 40.

7 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

ANTECEDENTES

7.1 El Comité recordó que el MSC 90 (MSC 91/7) había respaldado por unanimidad la iniciativa adoptada por el Secretario General a raíz del accidente del **Costa Concordia** de incluir un punto adicional en el orden del día del MSC 90, y había apoyado plenamente su propuesta de fijar un calendario provisional para mejorar la reglamentación actual de los buques de pasaje dedicados a viajes internacionales, teniendo en cuenta las iniciativas que está tomando el sector de los buques de crucero. En respuesta a la iniciativa del Secretario General, el MSC 90 aprobó en principio el plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 90/WP.10, anexo 3), sujeto a las modificaciones que emanen del informe de la investigación del accidente del **Costa Concordia** y de cualquier adelanto que se consiga en relación con distintos aspectos de seguridad de los buques de pasaje que están examinando en la actualidad los subcomités especializados de la OMI.

7.2 El Comité recordó también que el MSC 90 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1446: "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje", y había adoptado la resolución MSC.336(90): "Adopción de medidas destinadas a incrementar la seguridad de los buques de pasaje", las cuales son de naturaleza operacional y por tanto pueden tomarse antes de que se analicen los motivos de la pérdida del **Costa Concordia**.

INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE DEL "COSTA CONCORDIA"

7.3 El Comité tomó nota con satisfacción de los informes sobre la marcha de la investigación en curso presentados por el Gobierno de Italia (MSC 91/7/5 y MSC 91/7/7).

MEDIDAS URGENTES SOLICITADAS POR EL SECRETARIO GENERAL

7.4 En el contexto inmediato de la información actualizada sobre la marcha de la investigación del suceso del **Costa Concordia** facilitada por Italia, el Comité examinó el documento MSC 91/WP.12 (Secretario General), en el que se hace hincapié en la necesidad urgente de concertar una respuesta internacional a través de la OMI para asegurar, a las personas que viajan y a los familiares de las víctimas del suceso, que la Organización adoptará las medidas urgentes y necesarias para evitar que vuelva a producirse un suceso así en el futuro. A tal efecto, el documento aborda las cuestiones operacionales más urgentes con respecto a las cuales el Secretario General considera que la Organización ya dispone de suficiente información para actuar.

7.5 Al examinar las cuestiones planteadas por el Secretario General, el Comité acordó que debería encargarse al Grupo de trabajo que examinara más en detalle si procedía tomar medidas obligatorias para abordar las cuestiones señaladas en el párrafo 3 del documento MSC 91/WP.12. Al tomar esta decisión, el Comité destacó que estas medidas no obstaculizan que el Comité tome medidas adicionales de fondo sobre cuestiones tanto técnicas como operaciones una vez que se reciba el informe sobre el siniestro que llevó a la pérdida del **Costa Concordia**.

EXAMEN DE LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DEL SECTOR DE CRUCEROS Y CUESTIONES CONEXAS

7.6 El Comité examinó el documento MSC 91/7/1 (CLIA), que ofrece información actualizada sobre el examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros en curso y propone incluir tres cuestiones adicionales en el alcance de las medidas operacionales ya establecidas en la circular MSC.1/Circ.1446 (a saber, elementos comunes de las instrucciones de reunión y emergencia; registro de la nacionalidad de los pasajeros y embarque en los botes salvavidas con fines formativos (a bordo de buques en los que haya 300 tripulantes o más)), y acordó encargar al Grupo de trabajo que examinara más en detalle las propuestas de carácter operacional que figuran en dicho documento, junto con las orientaciones de la circular MSC.1/Circ.1446 y la resolución MSC.336(90), y que asesorara al Comité acerca de si es necesario aprobar orientaciones adicionales de algún tipo en este periodo de sesiones.

7.7 El Comité tomó nota del documento MSC 91/7/6 (ICS), que expone sus opiniones sobre las "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje" (MSC.1/Circ.1446), y reiteró su postura, expresada en el MSC 90, de que cualquier medida normativa debería adoptarse únicamente una vez que se haya completado un análisis detallado y se haya examinado a fondo el informe de la investigación.

MEDIDAS A LARGO PLAZO PROPUESTAS POR EL REINO UNIDO

7.8 Tras examinar brevemente los documentos MSC 91/7/2, MSC 91/7/3 y MSC 91/7/4 (Reino Unido), en los que este país manifiesta su intención de presentar documentación técnica detallada en el SLF 55, para proponer que se vuelva a introducir el concepto de francobordo residual después de avería en la norma probabilista de estabilidad con avería del Convenio SOLAS (MSC 91/7/2); y en el MSC 92, para proponer nuevos resultados no

previstos con miras a rectificar una incongruencia en el concepto de "regreso a puerto en condiciones de seguridad" en el marco del cual, en la actualidad, no se calcula una estabilidad suficiente (MSC 91/7/3), así como el examen de las orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación (circular MSC.1/Circ.1380) y posiblemente la regla II-1/22 del Convenio SOLAS en relación con la posibilidad de que determinadas puertas estancas permanezcan abiertas cuando el buque navegue (MSC 91/7/4); el Comité decidió limitarse a tomar nota de estos documentos, según se le había solicitado, puesto que los subcomités técnicos pertinentes los examinarían en el ámbito de resultados existentes ya aprobados por el Comité, o se examinarían en el MSC 92, según proceda.

FORMACIÓN EN SEGURIDAD ESPECÍFICA PARA CADA BUQUE DE PASAJE

7.9 El Comité examinó el documento MSC 91/19/7 (Estados Unidos), en el que se propone incluir un resultado no previsto sobre la formación en buques de pasaje, que tiene por objeto enmendar los requisitos existentes del Convenio y el Código de Formación en relación con los buques de pasaje a fin de responder a los nuevos retos que plantean el aumento de las dimensiones de los buques de cruceros modernos y el gran número de pasajeros a bordo, y acordó remitir la propuesta al Grupo de trabajo para que la examinara en detalle en el ámbito del plan de acción a largo plazo (MSC 90/WP.10, anexo 3, punto 11).

INFORME DE LA INVESTIGACIÓN DE UN SINIESTRO PRESENTADO POR EL GOBIERNO DE INDONESIA

7.10 La delegación de Indonesia informó al Comité del abordaje acaecido el 26 de septiembre de 2012 en las proximidades del estrecho de Sunda entre el transbordador de pasajeros nacional **Bahuga Jaya** y el buque para el transporte de GPL **Norgas Chatinka**, que se saldó con el hundimiento del **Bahuga Jaya**, en el que murieron siete personas y se rescató a 206 pasajeros. La investigación del abordaje se ha ultimado y se está examinado el informe.

NUEVA CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

7.11 Tras recordar la decisión que había adoptado en el MSC 90 de constituir un grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje en este periodo de sesiones (MSC 90/28, párrafo 25.55), el Comité volvió a constituir su grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje, y le encargó que hiciera lo siguiente, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

- .1 teniendo presentes las orientaciones que figuran en la circular MSC.1/Circ.1446 y en la resolución MSC.336(90), asesorar al Comité sobre el mejor modo de proceder y, en particular, examinar en detalle si sería oportuno en estos momentos tomar medidas obligatorias para abordar las cuestiones señaladas por el Secretario General en el documento MSC 91/WP.12;
- .2 examinar más a fondo las propuestas de carácter operacional que figuran en el documento MSC 91/7/1, junto con las orientaciones que figuran en la circular MSC.1/Circ.1446 y la resolución MSC.336(90), y asesorar al Comité sobre la necesidad de adoptar cualquier tipo de orientación adicional en este periodo de sesiones;

- .3 examinar la propuesta que figura en el documento MSC 91/19/7 y asesorar al Comité sobre la conveniencia de incluir un resultado no previsto sobre la seguridad de los buques de pasaje en el orden del día bienal del Subcomité STW y en el orden del día provisional del STW 44; y
- .4 actualizar el plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 90/WP.10, anexo 3), teniendo en cuenta los documentos pertinentes presentados en este periodo de sesiones.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

7.12 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 91/WP.8), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 7.13 a 7.29 *infra*.

Cuestiones urgentes señaladas por el Secretario General

Política de reunión en buques dedicados a un viaje en el cual esté previsto que los pasajeros permanezcan a bordo durante más de 24 horas

7.13 El Comité aceptó la recomendación de tomar medidas obligatorias sobre la cuestión de la política de reunión en buques dedicados a un viaje en el cual esté previsto que los pasajeros permanezcan a bordo durante más de 24 horas, teniendo en cuenta que la preocupación expresada por el Secretario General (MSC 91/WP.12, párrafo 3.1) era un resultado importante del examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros, que se había incluido en las "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje" (MSC.1/Circ.1446). En este contexto, el Comité tomó nota de la declaración de la CLIA al Grupo de que el hecho de llevar a cabo los ejercicios de reunión antes de que el buque zarpe, según se establece en la circular MSC.1/Circ.1446, que es la política implantada por las compañías miembro, no tiene un impacto significativo en los gastos de explotación.

7.14 El Comité examinó los proyectos de enmiendas a las reglas III/19.2.2 y III/19.2.3 del Convenio SOLAS preparados por el Grupo y acordó que dan la suficiente flexibilidad para que los pasajeros que se retrasen obtengan instrucciones de seguridad adecuadas.

7.15 Por lo que respecta a los ejercicios de reunión de pasajeros en buques de pasaje de transbordo rodado con estancias cortas en puerto, el Comité tomó nota de que el proyecto de texto propuesto para la regla III/19.2.2 tiene en cuenta las dificultades que plantean los ejercicios de reunión de pasajeros antes de la salida y contempla la posibilidad de que estas reuniones se lleven a cabo inmediatamente después de la salida.

7.16 Tras sopesar la opinión de una delegación de que quizá sea necesario aclarar más la expresión "inmediatamente después de la salida" que figura en el proyecto de regla III/19.2.2 enmendada, el Comité observó en este contexto que el proyecto de texto aún está abierto al debate antes de que se adopte una decisión definitiva sobre esta cuestión en el MSC 92.

7.17 Tras examinar estas cuestiones, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas III/19.2.2 y III/19.2.3 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 14, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 92.

7.18 A pesar de esta decisión, el Comité reconoció que podría perfeccionarse el texto de las reglas III/19.2.2 y III/19.2.3 del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta la relación que existe entre las dos reglas, los tipos de buques de pasaje a que se aplican y las correspondientes prescripciones sobre reuniones e instrucciones, y se mostró de acuerdo con el Grupo en que conviene reflejar estas cuestiones en el plan de acción a largo plazo revisado (MSC 91/WP.8, anexo 3, punto 13), incluida cualquier conclusión que afecte a estas reglas derivada de los resultados de la investigación del **Costa Concordia**.

Prevención de interrupciones y distracciones innecesarias del equipo del puente

7.19 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que la cuestión planteada con respecto a las interrupciones y distracciones innecesarias del equipo del puente (MSC 91/WP.12, párrafo 3.2) ya se contempla de forma satisfactoria en la actual regla V/15.6 del Convenio SOLAS, las orientaciones provisionales de la circular MSC.1/Circ.1446 y los apartados pertinentes de los sistemas de gestión del buque elaborados y aprobados en el ámbito del Código IGS, y que no es necesario adoptar medidas adicionales en este sentido.

Condiciones en las cuales un capitán puede desviarse del plan del viaje por motivos que no sean de seguridad o protección ambiental

7.20 Por lo que respecta a las condiciones en las cuales un capitán puede desviarse del plan del viaje aprobado por motivos que no sean de seguridad o protección ambiental (MSC 91/WP.12, párrafo 3.3), el Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo acerca de la conveniencia de que las compañías, como se definen en la regla IX/1.2 del Convenio SOLAS, elaboren políticas y procedimientos para especificar estas condiciones, y se mostró conforme con la opinión del Grupo de que, en estos momentos, no deberían prepararse medidas de carácter obligatorio. No obstante, el Comité observó que el Grupo había decidido abordar la preocupación manifestada por el Secretario General al revisar las medidas provisionales recomendadas (MSC.1/Circ.1446), y había acordado incluir un nuevo resultado sobre la planificación del viaje en el plan de acción a largo plazo (véanse los párrafos 7.23 y 7.29).

Revisión de las "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje" (MSC.1/Circ.1446)

7.21 El Comité observó que el Grupo había examinado las propuestas derivadas de los resultados del examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros (MSC 91/7/1) y se había mostrado en general conforme con la propuesta de revisar la circular MSC.1/Circ.1446, según se indica en los párrafos 7.22 a 7.27 *infra*.

Elementos comunes de las instrucciones de reunión y emergencia

7.22 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que las instrucciones de reunión y emergencia tienen elementos comunes y añadió texto nuevo para promover que los pasajeros asistan a las reuniones y ejercicios.

Planificación del viaje

7.23 El Comité aceptó la propuesta del Grupo de introducir una serie de modificaciones en las orientaciones provisionales sobre la planificación del viaje para contemplar las condiciones en las que se deberían hacer los cambios al plan de viaje aprobado. Como se indica en el párrafo 7.20 *supra*, estas condiciones pueden definirse también cuando se examine la resolución A.893(21), partiendo de la base de que se refieren a cambios del plan

de viaje aprobado por motivos que no sean la seguridad de la vida humana en el mar o la protección del medio marino. En este contexto, el Comité tomó nota de que el ámbito de la resolución A.893(21) es más amplio y no se limita a los buques de pasaje.

Registro de la nacionalidad de las personas a bordo

7.24 El Comité aceptó en general la propuesta relativa al registro de la nacionalidad de los pasajeros, pero consideró apropiado ampliarla para que abarque todas las personas a bordo, ya que la regla III/27 del Convenio SOLAS exige otra información para todas las personas, teniendo en cuenta las exenciones establecidas en dicha regla, y añadió una referencia a ella para identificar la correspondiente prescripción del Convenio SOLAS para la cual se han formulado recomendaciones adicionales.

7.25 En este contexto, el Comité acordó también que en el futuro debería enmendarse la regla III/27 del Convenio SOLAS a fin de incluir la prescripción de registrar la nacionalidad de todas las personas a bordo, e incluyó el punto correspondiente en el plan de acción a largo plazo.

Carga de los botes salvavidas con fines de formación

7.26 El Comité se mostró conforme con la propuesta de recomendar a las compañías, como se definen en la regla IX/1.2 del Convenio SOLAS, que establezcan una política que estipule que, al menos cada seis meses, se llene como mínimo un bote salvavidas con un número de tripulantes igual al número autorizado de ocupantes. Para responder a la inquietud expresada en el Pleno con respecto a la seguridad del personal que participe en ejercicios de abandono del buque, se incluyó en la recomendación una referencia a la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1: "Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas".

Revisión de la circular MSC.1/Circ.1446 y enmiendas consiguientes a la resolución MSC.336(90)

7.27 Tras examinar estas cuestiones, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1: "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje", que sustituye a la circular MSC.1/Circ.1446, y encargó a la Secretaría que publicara la corrección correspondiente a la resolución MSC.336(90), en la que se hace referencia a la circular MSC.1/Circ.1446.

Nuevo resultado no previsto sobre formación en buques de pasaje

7.28 Tras tomar nota del examen del documento MSC 91/19/7 por el Grupo, el Comité acordó incluir un resultado sobre "Formación en buques de pasaje" en el orden del día posbienio del Comité, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación, y designando al Subcomité STW como órgano coordinador, y encargó al STW 44 que incluyera este punto en el orden del día provisional del STW 45 (véase también el párrafo 19.30).

Actualización del plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje

7.29 Teniendo en cuenta los adelantos conseguidos durante el periodo de sesiones, el Comité aprobó el plan de acción a largo plazo revisado sobre la seguridad de los buques de pasaje que figura en el anexo 3 del documento MSC 91/WP.8.

DECLARACIÓN DEL SECRETARIO GENERAL

7.30 Al concluir el examen de este punto, el Secretario General manifestó su sincero agradecimiento al Comité por la respuesta positiva que había recibido a las preocupaciones manifestadas en su nota (MSC 91/WP.12), lo que ha enviado una señal clara a las personas que viajan y a los familiares de las víctimas del accidente del **Costa Concordia** de que la Organización es el órgano internacional adecuado para tomar con prontitud las medidas necesarias para evitar que vuelva a producirse un suceso así en el futuro.

8 CONFERIR CARÁCTER OBLIGATORIO AL CÓDIGO DE NAVEGACIÓN POLAR

8.1 El Comité recordó que el MSC 90 había tomado nota de la opinión del DE 56 de que el MSC y el MEPC deberían dar prioridad a sus deliberaciones sobre el modo de conferir carácter obligatorio al código polar lo más rápidamente posible. A raíz de una propuesta pertinente de Noruega, y tras observar que el MEPC 63 ya había deliberado sobre esta cuestión, el MSC 90 acordó incluir en el orden del día del MSC 91 un punto titulado "Conferir carácter obligatorio al código de navegación polar".

8.2 Se habían presentado los siguientes dos documentos para que el Comité los examinase:

- .1 MSC 91/8 (Secretaría), en el que se informa de los resultados del examen por el MEPC 63 del modo de conferir obligatoriedad al código polar, en particular de que el MEPC 63 había acordado que todos los instrumentos existentes pertinentes deberían enmendarse para hacer obligatorias las disposiciones conexas del futuro código polar, en vez de darle carácter obligatorio únicamente en virtud del Convenio SOLAS o mediante la elaboración de un nuevo convenio independiente; y
- .2 MSC 91/8/1 (Argentina), en el que se propone estructurar el código polar de acuerdo con las disposiciones generales, las medidas de seguridad (que incluyan disposiciones obligatorias y recomendatorias) y las medidas de prevención de la contaminación, correspondientes a los respectivos anexos del Convenio MARPOL y otros instrumentos de la OMI relacionados con la contaminación. Las medidas de seguridad se incluirían entonces en un nuevo capítulo del Convenio SOLAS, mientras que las medidas de prevención de la contaminación se incluirían en los distintos anexos del Convenio MARPOL y en otros instrumentos relacionados con la contaminación, según proceda. Esto proporcionaría flexibilidad para adoptar las enmiendas al Código de manera independiente tanto por lo que respecta a la seguridad como a la prevención de la contaminación.

8.3 Algunas delegaciones respaldaron la propuesta formulada por Argentina y sugirieron que ésta sirviera de punto de partida para deliberaciones adicionales en el seno del Subcomité DE sobre el modo de conferir carácter obligatorio al código. El modo de proceder propuesto, es decir, la estructuración del código de acuerdo con las disposiciones generales, las medidas de seguridad (que incluyen disposiciones obligatorias y recomendatorias) y las medidas de prevención de la contaminación, se acogió favorablemente, ya que permitiría evitar la fragmentación de las disposiciones y mantener una estructura integrada.

8.4 Por lo que respecta a la propuesta de adoptar la parte de las medidas de seguridad del código como nuevo capítulo del Convenio SOLAS, varias delegaciones indicaron que, tradicionalmente, los nuevos capítulos son adoptados por una conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, y que el coste que supondría la celebración de una conferencia diplomática debería tenerse en cuenta en las deliberaciones.

8.5 La delegación de Nueva Zelanda señaló al Comité la segunda fase prevista de la labor sobre el código polar en la cual, tras la adopción del código, debería examinarse en más detalle la aplicación de éste a los buques no regidos por el Convenio, en particular los buques pesqueros, e hizo hincapié en la importancia de esta labor.

8.6 Tras deliberar al respecto, el Comité dio las gracias a Argentina por sus constructivas propuestas, y encargó al Subcomité DE que estructurara el proyecto de código polar de acuerdo con lo propuesto por Argentina en el documento MSC 91/8/1, es decir, incluyendo una parte general, una parte sobre las medidas de seguridad y una parte sobre las medidas de prevención de la contaminación, de modo que el código pueda adoptarse en virtud de los instrumentos aplicables de la OMI pertinentes y que las prescripciones específicas de seguridad marítima y de prevención de la contaminación se puedan enmendar de manera independiente.

9 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

INFORME DEL 16º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 16º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR 16/17 y MSC 91/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación tras recordar que el MSC 90 ya había adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del COMSAR 16.

Definición de la interfaz de datos para un terminal SafetyNET de Inmarsat C

9.2 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de invitar a la CEI a que, con la asistencia de la IMSO y el CIRM, elaborara una definición de la interfaz de datos para un terminal SafetyNET de Inmarsat C similar a la definición existente para el servicio NAVTEX, a fin de que la utilicen de manera voluntaria los fabricantes de terminales y sistemas de pantallas de navegación de Inmarsat C (por ejemplo, SIN o SIVCE).

Declaraciones de coordinación para el UIT-R

9.3 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que remitiera tres declaraciones de coordinación a los Grupos de trabajo 5B y 7C del UIT-R, según proceda, sobre los siguientes temas:

- .1 el plan de trabajo adoptado para la revisión de la recomendación M.493-13 del UIT-R;
- .2 la recomendación M.493-13 del UIT-R; y
- .3 las propuestas de cambios a las Recomendaciones M.824-3 y M.1176 del UIT-R, al punto 1.12 del orden del día de la CMR 15 y a la resolución COM 6/18.

Puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SPOC) con menor grado de respuestas

9.4 El Comité tomó nota de que, en 2008, Cospas-Sarsat había iniciado pruebas regulares de comunicación entre sus centros de control de misiones (MCC) y los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SPOC) nacionales. Los resultados disponibles indican que aproximadamente el 25 % de todos los SPOC sometidos a prueba no respondían o no respondían de manera suficiente.

9.5 En este contexto, el Comité recordó a los Estados Miembros que tienen una baja tasa de respuesta la importancia de que sus SPOC proporcionen una respuesta fiable a las llamadas de prueba, y les alentó a que adoptaran las medidas oportunas.

9.6 Además, el Comité decidió informar al Comité de Cooperación Técnica de la necesidad observada de que algunos países, identificados en el párrafo 17 del documento COMSAR 16/5/2, cuenten con creación de capacidad y asistencia técnica para poder garantizar que sus SPOC responden a tiempo al recibir alertas de socorro.

Circular MSC revisada sobre la Guía para la supervivencia en aguas frías

9.7 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1185/Rev.1, en la que se recoge la circular MSC revisada sobre la Guía para la supervivencia en aguas frías.

Información sobre la disponibilidad de los servicios SAR

9.8 El Comité, tras tomar nota de que la Secretaría había elaborado un nuevo módulo de GISIS denominado "Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento (COMSAR)" que incluye la misma información disponible en la serie de circulares SAR.8 (Plan mundial de búsqueda y salvamento), acordó que este módulo esté disponible a partir del 1 de diciembre de 2012. El módulo, al que se puede acceder a través de GISIS, ofrecerá:

- .1 a los Estados Miembros, la oportunidad de introducir y actualizar la información sobre los servicios SAR directamente en GISIS; y
- .2 a las partes interesadas, acceso directo a la información actualizada sobre los servicios SAR.

9.9 Por consiguiente, el Comité aprobó la circular COMSAR.1/Circ.55: "Orientaciones para introducir y actualizar la información sobre búsqueda y salvamento en el GISIS y modo de acceso a dicha información a nivel operacional".

9.10 El Comité también tomó nota de que, como consecuencia de lo anterior, los Estados Miembros actualizarán la información relativa a la disponibilidad de los servicios SAR a través del módulo COMSAR del GISIS a partir del 1 de diciembre de 2012, por lo que la circular COMSAR.1/Circ.52, que incluye el cuestionario sobre la disponibilidad de los servicios SAR, ya no será necesaria y tampoco será necesario distribuir la serie de circulares SAR.8 actualizadas en el futuro. A este respecto, el Comité también tomó nota de que la última circular actualizada, SAR.8/Circ.4, se publicará el 1 de diciembre de 2012.

Orientaciones sobre las aplicaciones SAR en los teléfonos inteligentes y otros dispositivos informáticos

9.11 El Comité aprobó la circular COMSAR.1/Circ.56: "Orientaciones sobre las aplicaciones de búsqueda y salvamento en los teléfonos inteligentes y otros dispositivos informáticos", en las que se proporciona orientación sobre los posibles problemas relativos a la seguridad que plantea la utilización de aplicaciones que pueden descargarse para los "teléfonos inteligentes" y otros dispositivos informáticos y que ofrecen al usuario la posibilidad de enviar un alerta SAR.

Recomendación para la protección del enlace de datos de ondas métricas del SIA

9.12 El Comité, tras tomar nota de que el NAV 58 no había proporcionado más observaciones al respecto, aprobó la resolución MSC.347(91): "Recomendación sobre protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA", la cual figura en el anexo 15, mediante la que se revoca la resolución MSC.140(76), dado que se habían permitido varios dispositivos del SIA desde su adopción original en 2002.

10 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

INFORME DEL 20º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

10.1 El Comité recordó que el MSC 90 había examinado las cuestiones urgentes derivadas del 20º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) y había tomado las medidas que se indican en las secciones 9 (Proyecto y equipo del buque) y 25 (Programa de trabajo) de su informe (MSC 90/28, párrafos 9.11, 25.15 y 25.16).

10.2 El Comité aprobó en general el informe del FSI 20 (FSI 20/19 y MSC 91/10) y, teniendo presentes las decisiones y observaciones pertinentes formuladas por el MEPC 64 (MSC 91/2/2 y MSC 91/10/5), tomó las medidas que se indican a continuación.

Prescripciones de notificación en los instrumentos de la OMI

10.3 El Comité tomó nota de que, para promover la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, particularmente por lo que respecta al incremento del índice de notificaciones, y para hacer un uso eficaz de las tecnologías de la información y las comunicaciones, el FSI 20 había explorado la posibilidad de validar la notificación electrónica mediante el sistema GISIS como una vía para alcanzar el cumplimiento de las prescripciones de notificación y la distribución de informes obligatorios de las Partes a los distintos órganos de la OMI.

10.4 El Comité, tras tomar nota de la decisión al respecto adoptada por el MEPC 64, refrendó la decisión del Subcomité de examinar en su próximo periodo de sesiones el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la notificación y distribución de información mediante GISIS en el ámbito de las prescripciones de notificación obligatoria, según se indica en el anexo del documento FSI 20/3/1.

10.5 Tras tomar nota de que se dan casos en los que la frecuencia de notificación y los pormenores relativos a la manera de comunicar la legislación nacional, incluido el idioma, no se especifican claramente en los instrumentos obligatorios, el Comité se mostró también conforme con la decisión del MEPC 64 de respaldar la invitación del Subcomité a los Estados Miembros interesados a que presenten, en un futuro periodo de sesiones, sus propuestas con respecto a un proyecto de directrices sobre la comunicación de información en virtud de los instrumentos de la OMI, en particular en relación con las legislaciones nacionales, incluida la frecuencia con la que habría que efectuar dichas notificaciones y el idioma en que debería presentarse esta información.

10.6 El Comité se mostró conforme asimismo con la decisión del MEPC 64 de dar instrucciones al Subcomité para que examine en detalle las dificultades que encuentran los Estados Miembros para cumplir las distintas prescripciones de notificación obligatoria, teniendo en cuenta que se había constituido un grupo directivo de alto nivel para reducir las prescripciones administrativas (SG-RAR), con miras a evitar que se duplique la labor.

Certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques

10.7 El Comité respaldó la decisión del MEPC 64 y refrendó la decisión del Subcomité de aclarar mejor el significado de la expresión "originales" que han de llevarse a bordo de los buques, teniendo presente la labor en curso del Comité de Facilitación sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, y toda otra tarea conexas que está llevando a cabo la Organización.

10.8 El Comité respaldó asimismo la decisión del MEPC 64 de dar instrucciones al Subcomité para que empiece a revisar las circulares FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MSC.1/Circ.1409, según sea necesario, y refrendó que se encargue a la Secretaría que prepare una nota que contenga estas prescripciones, que puede conducir a la revisión de la citada circular y/o de la enmienda del apéndice 12 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27)), según proceda.

Normativa para buques no regidos por los convenios

10.9 El Comité tomó nota de que, en 2010, consultores de la OMI elaboraron una serie de normas en forma modular, que comprenden reglas armonizadas y legislación nacional modelo para los buques no regidos por el Convenio SOLAS 1974 (GlobalReg), junto con un curso modelo, teniendo en cuenta reglamentaciones modelo existentes para buques no regidos por los convenios elaborados por la OMI para diversas regiones, así como todos los documentos de la OMI disponibles sobre las reglas de seguridad para los buques no regidos por el Convenio SOLAS.

10.10 En el ámbito del examen de la solicitud del Subcomité de coordinar un examen técnico detallado de la serie GlobalReg por todos los subcomités pertinentes, a fin de elaborar un instrumento no obligatorio para la reglamentación de buques no regidos por los convenios y definir un proceso para mantenerlo actualizado, se informó al Comité de que el MEPC 64 había decidido que no procedía que ese Comité ampliara el ámbito del resultado previsto sobre la elaboración de un instrumento no obligatorio para la reglamentación de buques no regidos por los convenios y la serie GlobalReg.

10.11 El Comité examinó el documento MSC 91/10/3 (Francia y otros), que contiene una propuesta para el examen gradual de la serie GlobalReg por siete subcomités a lo largo de un periodo de tres años.

10.12 En los debates que siguieron, una serie de delegaciones reiteraron la importancia de disponer de normas de seguridad globalmente armonizadas y actualizadas para los buques no regidos por los convenios, que serían de ayuda a las Administraciones a la hora de reglamentar de forma eficaz las normas de seguridad de tales buques. No obstante, también se expresó inquietud con respecto a la magnitud de la tarea, que es preciso definir más claramente y alinear más estrechamente con el proceso de planificación del trabajo de la Organización.

10.13 El Comité, tras reconocer que la labor propuesta ya está incluida en el Plan de acción de alto nivel del bienio (resultado previsto 5.2.1.18), acordó que el FSI 21 debería elaborar una estrategia detallada para la elaboración de un instrumento no obligatorio sobre normas de seguridad para los buques no regidos por los convenios y delimitar más claramente el resultado previsto que se espera, que inicialmente debería limitarse a las reglas comunes y las que son específicas para buques de pasaje no regidos por los convenios a fin de mejorar las capacidades de los Estados Miembros, con miras a su examen en el MSC 92 de cara a su inclusión en el Plan de acción de alto nivel para el próximo bienio.

Transmisión de informes de investigaciones y material analítico

10.14 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de remitir los informes sobre los sucesos del **BBC Atlantic** (suceso C0007492 del GISIS), **Star Java** (suceso C0007519 del GISIS), **Knud Lauritzen** (suceso C0007251 del GISIS), **Sand Falcon** (suceso C0007978 del GISIS) y **Wellservicer** (suceso C0007608 del GISIS), así como el análisis y las observaciones del Grupo de trabajo por correspondencia, al Subcomité DE para que los examinase en el ámbito del punto de su orden del día "Análisis de siniestros", y facilitase la asesoría oportuna.

Copia auténtica certificada de enmiendas a convenios

10.15 El Comité respaldó la decisión del MEPC 64 de encargar a la Secretaría que publicara una versión de la copia auténtica certificada de las enmiendas a un convenio en el sitio de IMODOCS, con la función de control de cambios, y de fijar un plazo para la distribución de las copias auténticas certificadas, preferiblemente en el momento de la adopción, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la Oficina Jurídica.

Falta de adhesión a instrumentos marítimos internacionales clave

10.16 Por lo que respecta a la propuesta del Subcomité de encargar a la Secretaría que invite a los Estados que depositen instrumentos de ratificación a que presenten la documentación nacional pertinente conexa que ha llevado a la ratificación de un instrumento de la OMI, para que puedan tener acceso a ella otros Estados, se informó al Comité de que el MEPC 64, tras tomar nota de que el TC 62 había examinado esta misma propuesta, había respaldado las opiniones del TC 62 (TC 62/15, párrafos 3.14 y 3.15).

10.17 Tras examinar el documento MSC 91/10/2 (Francia y otros), el Comité aceptó la propuesta de elaborar prestaciones funcionales del actual módulo del GISIS "Estado jurídico de los Convenios", lo que permitirá que se cargue información sobre documentos nacionales conducentes a la ratificación, sin necesidad de traducirlos, partiendo del entendimiento de que la información tendrá un alcance y volumen limitados y no se extenderá a los textos de la legislación primaria y secundaria.

Ámbito de aplicación y redacción de las enmiendas al Convenio SOLAS y a sus códigos

10.18 Tras tomar nota de que el FSI 20 había seguido examinando la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos y directrices conexos desde un punto de vista sistemático, atendiendo a las instrucciones del MSC 87 y el MSC 89, el Comité aceptó la propuesta del Subcomité de remitir los proyectos de enmiendas al Código IDS, señalando las inquietudes manifestadas en relación con la aplicación de la regla III/1.4.2 del Convenio SOLAS, junto con el proyecto de circular MSC que contiene orientaciones para la redacción de las enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), al DE 57 para que éste los examine.

Proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)

10.19 El Comité recordó que el MSC 89 y el MEPC 62 habían aprobado el proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), que se recoge en el anexo 26 del documento MSC 89/25, con miras a presentarlo a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones, para su adopción, y que se había encargado a la Secretaría que presentara en el FSI 20 un examen exhaustivo de las opciones disponibles en relación con el proceso para conferir carácter obligatorio al Código III y a las auditorías y los motivos para hacerlo.

10.20 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que, si bien está previsto que el Código III adquiriera carácter obligatorio, sería no obligatorio en la etapa de adopción hasta que adquiriera obligatoriedad en virtud de la entrada en vigor de las enmiendas a los correspondientes instrumentos de la OMI; y que la versión del Código III aprobada por el MSC 89 y el MEPC 62, que contiene disposiciones tanto en texto obligatorio como con carácter de recomendación, tendría que volverse a redactar con carácter no obligatorio.

10.21 El Comité, tras tomar nota de la decisión al respecto del MEPC 64, aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), el cual figura en el anexo 16, para su presentación en la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, a los fines de su adopción.

10.22 Tras tomar nota de que el FSI 20 había llevado a cabo un examen detallado de las hipótesis para la adopción del Código III y los proyectos de enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI, junto con el modo de proceder para adoptar y enmendar en el futuro el Código III en su modalidad de obligado cumplimiento, según lo había solicitado el Comité, y había optado por la hipótesis que sigue la secuencia normal de acontecimientos, el Comité se mostró conforme con la decisión del MEPC 64 de respaldar la recomendación del Subcomité de que las enmiendas a los correspondientes instrumentos se adopten una vez que la Asamblea haya adoptado en primer lugar el Código III.

10.23 En este contexto, el Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 91/10/1 (Secretaría), sobre un posible calendario para conferir carácter obligatorio al proyecto de Código III y a las auditorías, y de la información facilitada por la Secretaría de que el proyecto de enmiendas al Reglamento de Abordajes 1972 debería adoptarse en este periodo de sesiones con miras a remitirlo a la vigésima octava Asamblea para su adopción, con una fecha de aceptación de 1 de julio de 2015, y una fecha de entrada en vigor prevista para el 1 de enero de 2016, y acordó que esta información sobre los plazos podría servir como una pauta general para las medidas que deben adoptarse en relación con el Código III y los proyectos de enmiendas.

10.24 El Comité respaldó también la decisión del MEPC 64 y, con ello, la recomendación del Subcomité de que el método preferido de referenciación debería ser la inclusión de la signature de la resolución de la Asamblea mediante la cual se adopta el Código III en el texto de las enmiendas a los instrumentos obligatorios, lo que solamente puede hacerse tras la adopción del Código III por la Asamblea. Esta referencia no incluiría ni la fórmula habitual "en su forma enmendada" ni el artículo del instrumento en cuestión, según el uso del procedimiento de aceptación tácita. Con arreglo a este método, podría sustituirse en el futuro solamente la referencia a la resolución, lo que permitiría actualizarla mediante el procedimiento de aceptación tácita que se basa en los artículos.

10.25 Tras refrendar la recomendación del Subcomité de que se inicien de manera concomitante el procedimiento de aceptación explícito y el procedimiento de aceptación unánime para la aceptación de las enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Convenio de Arqueo 1969, y la recomendación de que tanto el MSC como la Asamblea utilicen estos procedimientos a fin de enmendar el Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Convenio de Arqueo 1969, el Comité examinó los proyectos de enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966, el Convenio de Arqueo 1969 y el Reglamento de Abordajes 1972, junto con los correspondientes proyectos de resolución de la Asamblea, y los remitió al Grupo de redacción constituido en el ámbito del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.76) para que los ultimara de cara a su adopción por el Comité.

10.26 Para conferir carácter obligatorio al Código III y a las auditorías, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS 1974), enmendado, como figura en el anexo 17, y al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988, tal como figura en el anexo 18, junto con los correspondientes proyectos de resoluciones MSC, para su distribución, de conformidad con los artículos pertinentes de los antedichos convenios, de cara a su adopción en el MSC 93.

10.27 La delegación de Chipre hizo una declaración, la cual figura en el anexo 40, sobre la aprobación del proyecto de Código III y de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 para conferir carácter obligatorio al Código y las auditorías. Las delegaciones de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia hicieron suya esta declaración.

10.28 La delegación de los Estados Unidos también hizo la declaración que figura en el anexo 40, para indicar que el texto del actual proyecto de enmiendas a los instrumentos de la OMI podría mejorarse antes de su adopción, para reflejar más claramente el alcance y la finalidad de la auditoría.

10.29 El Comité se mostró además conforme con la decisión del MEPC 64 de refrendar la recomendación del Subcomité de que, una vez que la Asamblea adopte un nuevo código, se elaboren futuras enmiendas a los instrumentos obligatorios que confieren carácter obligatorio al Código III a fin de sustituir la signatura de la resolución de la Asamblea correspondiente mediante la cual se adoptó la antigua versión del Código por la signatura de la nueva resolución de la Asamblea mediante la cual se adopte la nueva versión del Código. Las enmiendas a todos los instrumentos de obligado cumplimiento pertinentes que confieran carácter obligatorio al Código deberían entrar en vigor al mismo tiempo, para evitar que haya en vigor simultáneamente versiones distintas del Código.

10.30 Tras respaldar la decisión del MEPC 64, el Comité encargó al Subcomité que elaborara, en su próximo periodo de sesiones, un nuevo instrumento no obligatorio en forma de proyecto de resolución de la Asamblea, que solamente contenga los anexos del actual Código no obligatorio para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que se examinarán en el futuro del mismo modo, puesto que los anexos del Código no obligatorio se han actualizado periódicamente desde su adopción inicial.

Proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR)

10.31 El Comité tomó nota de que se debería conferir carácter obligatorio al código para las organizaciones reconocidas (código OR) en virtud de los Convenios SOLAS, MARPOL y de Líneas de Carga, enmendando las disposiciones obligatorias que hacen referencia a las resoluciones A.739(18): "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración" y A.789(19): "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración", en virtud del procedimiento de aceptación tácita. El Comité se mostró conforme con la decisión del MEPC 64 de respaldar la recomendación del Subcomité de que se adopten resoluciones independientes del MSC y el MEPC para la adopción y enmienda del código OR. El Comité también se mostró conforme con la recomendación del Subcomité de enmendar únicamente los instrumentos que son de su competencia que se refieran expresamente a las resoluciones A.739(18) y A.789(19) para conferir carácter obligatorio al código OR, es decir, el Convenio SOLAS y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

10.32 El Comité también se mostró conforme con la decisión del MEPC 64 de refrendar la solicitud del Subcomité a la Secretaría de que siga en comunicación con la Secretaría de la Organización Internacional de Normalización para obtener una aclaración o aprobación a fin de hacer referencia a sus normas en el código OR y, de ser necesario, que lleve a cabo un estudio con las delegaciones interesadas para adaptar el texto del código OR. En este contexto, el Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría de que se había llegado a un acuerdo entre la ISO y la OMI para utilizar las normas de la ISO, en el entendimiento de que se hará un pago único cuando se disponga del código OR como publicación de la OMI.

10.33 Al examinar el documento MSC 91/10/5 (Secretaría), que expone los resultados del MEPC 64, el Comité refrendó también la decisión del MEPC 64 de:

- .1 dejar la segunda versión de la nota a pie de página de las dos versiones entre corchetes de la nueva nota a pie de página propuesta para su inclusión en relación con el punto sobre "responsabilidad" del párrafo 8.4 del apéndice 3 del código OR;
- .2 las modificaciones generales al proyecto de código OR propuestas en los documentos MEPC 64/11/5 y MEPC 64/11/5/Corr.1 (IACS); y
- .3 las enmiendas adicionales al texto de la última frase del párrafo 3.6.3 de la parte II del código OR, que dirá lo siguiente: "Los registros especificados en 3.6.4.2 en relación con un buque se conservarán durante un periodo mínimo de tres años después de transcurrido el periodo en que la OR preste certificación y servicios reglamentarios a ese buque, o durante un periodo más largo si éste se especifica en el acuerdo entre el Estado de abanderamiento y la OR".

10.34 Tras profundizar en el examen del documento MSC 91/10/5, que contempla también aspectos relacionados con los vínculos entre el código OR y las resoluciones A.739(18) y A.789(19), así como cuestiones de redacción, junto con el documento MSC 91/WP.11, que contiene la lista de enmiendas propuestas en este contexto, el Comité, tras haber aceptado las antedichas enmiendas propuestas y refrendar la decisión del MEPC 64, aprobó el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR), junto con el correspondiente proyecto de resolución MSC, como figura en el anexo 19, con miras a su adopción en el MSC 92. El Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando preparase el texto definitivo del código, tuviera en cuenta las decisiones del Pleno, según proceda, e introdujera cualquier corrección de redacción que pueda ser necesaria, y señalase a la atención del Comité cualquier error u omisión que exija la adopción de medidas por parte del Comité cuando adopte el proyecto de código OR.

10.35 A fin de hacer obligatorio el código OR, el Comité aprobó proyectos de enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, como figuran en el anexo 20; y al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988, como figura en el anexo 21, junto con los proyectos de resolución MSC conexos para su distribución de conformidad con los artículos pertinentes de los citados Convenios, con miras a su adopción en el MSC 92.

10.36 La delegación de Chipre hizo una declaración, que figura en el anexo 40, sobre la aprobación del proyecto de código OR y de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 para conferir carácter obligatorio al código. Las delegaciones de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia hicieron suya esta declaración.

OTRAS CUESTIONES

10.37 El Comité examinó el documento MSC 91/10/4 (Mongolia y otros), en el que se facilita información sobre políticas o exigencias recientes para la entrada de buques impuestas por las autoridades portuarias de varios Estados Miembros. Tras tomar nota de las opiniones de varias delegaciones acerca de la necesidad de adoptar un enfoque de alcance mundial con respecto a las condiciones de entrada en puerto de los buques, y las de otras delegaciones, que opinaron que es prerrogativa de un Estado establecer las condiciones para la entrada en puerto, el Comité tomó nota de la información facilitada y alentó a los Estados Miembros que hayan tropezado con este tipo de dificultades en relación con los buques con derecho a enarbolar su pabellón a que entablaran conversaciones bilaterales o regionales con los Estados que imponen dichas condiciones, a fin de resolver cualquier cuestión que se plantee.

11 FORMACIÓN Y GUARDIA

INFORME DEL 43º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

11.1 El Comité aprobó en general el informe del 43º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW 43/14 y MSC 91/11) y tomó las medidas que se indican a continuación.

Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate

11.2 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que no es necesario elaborar formación adicional sobre la capacidad de rescate de todos los tipos de buques.

Directrices para la implantación de las normas médicas de las Enmiendas de Manila de 2010

11.3 El Comité aprobó las Directrices revisadas para la realización de reconocimientos médicos de la gente de mar y encargó a la Secretaría que las publicara mediante la circular STCW.7/Circ.19.

Procedimientos relativos al examen de la información comunicada de conformidad con lo dispuesto en el artículo IV y la regla I/7 del Convenio de Formación y la sección A-I/7 del Código de Formación

11.4 El Comité, tras haber examinado el documento MSC 91/11/2 (República Islámica del Irán), se mostró conforme con los cambios en la redacción y aprobó la circular MSC.1/Circ.1448, que contiene los Procedimientos relativos al examen de la información comunicada de conformidad con lo dispuesto en el artículo IV y la regla I/7 del Convenio de Formación.

Orientación sobre la elaboración, la notificación y el examen de las evaluaciones independientes y las medidas adoptadas para implantar enmiendas obligatorias según lo prescrito en las reglas I/7 y I/8 del Convenio de Formación y las secciones A-I/7 y A-I/8 del Código de Formación

11.5 El Comité, tras haber examinado el documento MSC 91/11/3 (República Islámica del Irán), en el que se proponen enmiendas al proyecto revisado de circular, aprobó la circular MSC.1/Circ.1449, que contiene la Orientación sobre la elaboración, la notificación y el examen de las evaluaciones independientes y las medidas adoptadas para implantar enmiendas obligatorias prescritas en las reglas I/7 y I/8 del Convenio de Formación.

Orientación sobre los arreglos entre las Partes para permitir el reconocimiento de títulos estipulado en la regla I/10 del Convenio de Formación

11.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1450, que contiene la Orientación sobre los arreglos entre las Partes para permitir el reconocimiento de títulos estipulado en la regla I/10 del Convenio de Formación.

Orientaciones sobre la formación en SIVCE

11.7 Teniendo en cuenta que la primera fase en la que será obligatorio llevar SIVCE a bordo entró en vigor el 1 de julio de 2012, el Comité refrendó la aprobación por parte del Subcomité de la circular STCW.7/Circ.18, que contiene las Orientaciones sobre la formación en sistemas de formación y visualización de cartas electrónicas (SIVCE).

Mejora de la eficiencia y la facilidad de uso del Código IGS

11.8 El Comité examinó el documento MSC 91/11/6 (Bahamas, Liberia, Panamá, ICS y CLIA), en el que se proponían cambios en los proyectos de enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) preparados por el Subcomité, si bien no se mostró de acuerdo con la supresión del nuevo párrafo 6.2.1 ni con la sustitución del propuesto nuevo párrafo 12.2. No obstante, el Comité aprobó un nuevo párrafo que se añadiría al prólogo del Código² para aclarar la finalidad de las notas a pie de página, y pidió a la Secretaría que enmendase a tales efectos el texto de la publicación. A este respecto, la delegación de las Bahamas señaló que si el Comité había decidido seguir haciendo uso de lo que aún consideraba que era una expresión vaga, se estimaba que probablemente sería de utilidad a la hora de implantar esta prescripción lo indicado por la delegación de España, la cual enlazó la determinación de las "tareas delegadas relacionadas con la gestión internacional de la seguridad" con la evaluación de los riesgos, como figura en el párrafo 1.2.2.2 del Código.

11.9 Tras haber examinado las cuestiones antedichas, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), como figura en el anexo 22, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 92. A este respecto, se pidió a la Secretaría que elaborase el pertinente proyecto de resolución MSC, para su examen en el MSC 92.

Enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones

11.10 El Comité, tras tomar nota de que el MEPC 64 había aprobado las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones, a reserva de que el MSC 91 adoptara una decisión en el mismo sentido, aprobó el proyecto de resolución sobre las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones, como figura en el anexo 23, para su remisión a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones, a los fines de su adopción.

² Nuevo párrafo que se insertará: "Las notas a pie de página de este Código se han incluido a efectos de referencia y orientación y no constituyen prescripciones en virtud del Código. No obstante, de conformidad con el párrafo 1.2.3.2, se deberían tomar en consideración todas las directrices, recomendaciones, etc. pertinentes. En todos los casos, los lectores han de hacer uso de las versiones más recientes del texto del documento especificado en la nota a pie de página, teniendo presente que dicho texto puede haber sido revisado o sustituido por material actualizado".

Enmiendas a las Directrices para la implantación operacional del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las compañías

11.11 El Comité, tras tomar nota de que el MEPC 64 había aprobado las Directrices para la implantación operacional del Código IGS por las compañías, a reserva de que el MSC 91 adoptase una decisión en el mismo sentido, aprobó la circular MSC-MEPC.7/Circ.8, sobre las Directrices para la implantación operacional del Código IGS por las compañías.

Enmiendas a las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias a bordo

11.12 El Comité, tras tomar nota de que el MEPC 64 había aprobado las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias a bordo, a reserva de que el MSC 91 adopte una decisión en el mismo sentido, aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación de contingencias a bordo, como figura en el anexo 24, para su remisión a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones a los fines de su adopción.

Lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección

11.13 El Comité encargó al Subcomité FSI que tuviera en cuenta el documento STW 43/10/5 en el ámbito de su labor sobre cuestiones relacionadas con la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección (MSC.1/Circ.1371).

Control de la seguridad durante el transbordo de personas en el mar

11.14 El Comité acordó que se deberían elaborar directrices sobre la seguridad durante el transbordo de personas en el mar, y encargó al Grupo de trabajo sobre el factor humano que, en el STW 44, elabore directrices sobre la seguridad durante el transbordo de personas en el mar, teniendo presente la información que figura en el documento MSC 89/24/1 (Dinamarca), la resolución A.1045(27) y la regla V/23 del Convenio SOLAS.

Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI

11.15 El Comité examinó los documentos MSC 91/11/4 (República Islámica del Irán) y MSC 91/11/5 (Estados Unidos), en los que se propuso modificar los proyectos de enmiendas al Convenio y el Código de Formación, elaborados por el Subcomité para conferir carácter obligatorio al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) y a las auditorías.

11.16 En los debates que siguieron, una mayoría de las delegaciones señaló que, si bien apoyaba los proyectos de enmiendas al Convenio y el Código de Formación elaborados por el STW 43, no apoyaba las propuestas que figuran en el documento MSC 91/11/4. Además, el Comité acordó que las propuestas que figuran en el documento MSC 91/11/5 contemplan cuestiones de fondo que exigen un examen más detallado.

11.17 Tras un cierto debate, el Comité, tras observar que las propuestas trataban cuestiones de fondo y teniendo en cuenta que el Comité no va a adoptar las enmiendas a los convenios relacionadas con el Plan de auditorías hasta 2014, remitió las propuestas que figuran en el documento MSC 91/11/5 al STW 44 para que las examinara de cara a su aprobación en el MSC 92 y a su adopción por el MSC 93 en 2014.

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA REGLA I/7 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

11.18 En la presentación de su informe (MSC 91/WP.3), el Director de la División de Seguridad Marítima, en nombre del Secretario General, informó al Comité de que, al preparar el informe prescrito en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación, el Secretario General había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con el párrafo 5 de la sección A-I/7 del Código de Formación y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.796/Rev.1, el informe consta de lo siguiente:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos;
- .3 un resumen de las conclusiones alcanzadas en forma de cuadro comparativo; y
- .4 una indicación de los aspectos que no son aplicables al Gobierno interesado.

11.19 A continuación, se invitó al Comité a que examinara el informe adjunto al documento MSC 91/WP.3 a fin de confirmar si la información facilitada por el Gobierno interesado demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

11.20 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones, el Comité acordó examinar el informe a fin de:

- .1 determinar el alcance de la información evaluada por los paneles a partir del informe del Secretario General;
- .2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualquier punto que requiera aclaración;
- .3 examinar la información presentada en forma de cuadros comparativos a fin de verificar que se ajusta al informe del Secretario General; y
- .4 confirmar que en todos los informes se indica que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por los Gobiernos interesados.

11.21 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada respecto de las Partes en el Convenio de Formación incluidas en el informe del Secretario General, y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1163/Rev.8.

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA REGLA I/8 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

11.22 En la presentación de su informe (MSC 91/WP.3/Add.1), el Director de la División de Seguridad Marítima, en nombre del Secretario General, informó al Comité de que, al preparar los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, el Secretario General había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con el párrafo 5 de la sección A-I/7 del Código de Formación y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.997, cada informe comprendía lo siguiente:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos; y
- .3 un resumen de las conclusiones alcanzadas en forma de cuadro comparativo.

11.23 A continuación, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 91/WP.3/Add.1 a fin de confirmar si la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/8 del Convenio de Formación, demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

11.24 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones del Comité, el Comité acordó examinar individualmente los informes de cada una de las Partes a fin de:

- .1 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualquier punto que requiera aclaración;
- .2 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo; y
- .3 confirmar que en todos los informes se indica que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por las Partes interesadas.

11.25 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada respecto de tres Partes en el Convenio de Formación, y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.11.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

11.26 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 91/11/1), y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.23.

12 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

INFORME DEL 58º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

12.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 58º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (NAV 58/14 y MSC 91/12), y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 12.2 a 12.16.

Adopción de nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)

12.2 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó el nuevo dispositivo de separación del tráfico "En los accesos a IJmuiden", que figura en el anexo 25, para su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.64.

Modificación de los dispositivos de separación del tráfico existentes

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

- .1 "A la altura de Texel";
- .2 "En los accesos al Hoek van Holland (Hook of Holland) y en el North Hinder";
- .3 "A la altura de la isla de Rodsher";
- .4 "A la altura de Ouessant", incluido el artículo 3 de la circular SN/Circ.232;
- .5 "En el canal de Santa Bárbara";
- .6 "A la altura de San Francisco"; y
- .7 "En los accesos a Los Ángeles – Long Beach",

que figuran en el anexo 25, para su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.64.

Medidas de organización del tráfico distintas de los DST

12.4 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó las siguientes medidas de organización del tráfico distintas de los DST, incluidas modificaciones de las medidas de organización del tráfico existentes distintas de los DST:

- .1 una zona a evitar para buques de arqueo bruto igual o superior a 300 y una zona en la que no se permite fondear a ningún buque, como medidas de protección correspondientes para la ZMES del banco de Saba;
- .2 dos zonas de precaución y una zona a evitar como parte del establecimiento de un nuevo sistema de organización del tráfico "En los accesos a IJmuiden";
- .3 una zona de precaución, una derrota recomendada y una zona a evitar como parte del establecimiento de un nuevo sistema de organización del tráfico en la zona "Al oeste de Rijnveld";
- .4 modificación de la derrota en aguas profundas que conduce a IJmuiden;

- .5 modificación de las medidas de organización del tráfico distintas de los DST como parte de la revisión del sistema de organización del tráfico "En los accesos al Hoek van Holland (Hook of Holland) y en el North Hinder";
- .6 modificación de la derrota en aguas profundas que conduce al Europuerto, como parte de la revisión del sistema de organización del tráfico "En los accesos al Hoek van Holland (Hook of Holland) y en el North Hinder";
- .7 una zona a evitar de carácter recomendatorio frente a la costa de Ningaloo (Australia occidental);
- .8 una medida recomendaria para los buques que crucen el DST y las zonas de precaución en el estrecho de Singapur durante periodos de oscuridad;
- .9 zonas a evitar en las aguas situadas a la altura de la costa sudoriental del Brasil;
- .10 ejes de circulación recomendados y una línea de separación del tráfico entre los DST "A la altura de la isla de Rodcher" y "A la altura de la isla de Gogland"; y
- .11 eliminación de la derrota en aguas profundas dentro de los límites del DST desde la isla de Gogland hasta la isla de Rodsher,

que figuran en el anexo 26, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.317.

Implantación de las medidas de organización del tráfico y los dispositivos de separación del tráfico obligatorios adoptados

12.5 El Comité decidió que el nuevo dispositivo de separación del tráfico adoptado y las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes a los que se hace referencia en el párrafo 12.2 y en los subpárrafos 12.3.1 y 12.3.2 anteriores deberían implantarse (según lo solicitaron Bélgica y los Países Bajos) el 1 de agosto de 2013 a las 00 00 horas UTC, mientras que aquéllos a los que se hace referencia en los subpárrafos 12.3.3, 12.3.4, 12.3.5, 12.3.6 y 12.3.7 deberían implantarse el 1 de julio de 2013 a las 00 00 horas UTC (véase el anexo 25). Las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico a los que se hace referencia en los subpárrafos 12.4.1, 12.4.7, 12.4.8, 12.4.9, 12.4.10 y 12.4.11 (véase el anexo 26) deberían implantarse seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de junio de 2013 a las 00 00 horas UTC, mientras que aquéllos a los que se hace referencia en los subpárrafos 12.4.2 a 12.4.6 deberían implantarse (según lo solicitaron Bélgica y los Países Bajos) el 1 de agosto de 2013 a las 00 00 horas UTC.

Sistema de notificación obligatoria para buques

12.6 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó la resolución MSC.348(91) sobre el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona de Barents (SRS de Barents)", que figura en el anexo 27, para que se distribuya mediante la circular SN.1/Circ.318. El Comité también decidió que, según lo habían solicitado la Federación de Rusia y Noruega, aquél debería implantarse seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de junio de 2013 a las 00 00 horas UTC.

Adopción de las enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada)

12.7 El Comité adoptó enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada), para que se distribuyan mediante la circular SN.1/Circ.319, a reserva de que la Asamblea así lo confirme. El Comité también encargó a la Secretaría que remita las propuestas de enmienda a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones para que ésta las confirme.

Cuestiones relacionadas con la UIT

12.8 El Comité refrendó la medida adoptada por el Subcomité de encargar a la Secretaría que remita al Grupo de trabajo 5B del UIT-R las declaraciones de coordinación, relativas a la revisión de la recomendación M.1371-4 y el punto 1.16 del orden del día de la CMR-15 sobre las posibles nuevas aplicaciones de la tecnología del SIA y las posibles nuevas aplicaciones para mejorar las radiocomunicaciones marítimas, y tomó nota de que la Secretaría lo había hecho en el lapso interperiodos.

12.9 El Comité invitó a los Estados Miembros a que aconsejen a los fabricantes colocar etiquetas de producto en el equipo del AIS-SART, EPIRB-AIS y MOB del SIA que indiquen con claridad que estos dispositivos del SIA deben considerarse ayudas a la localización en situaciones de emergencia y no sistemas de alerta de socorro.

Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación-e

12.10 El Comité tomó nota de los progresos realizados en la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación-e y de que se había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia para que avanzara con esta labor en el lapso interperiodos.

Elaboración del proyecto de texto revisado de políticas sobre la utilización de las ayudas a la navegación

12.11 El Comité tomó nota de los progresos realizados en la elaboración del proyecto de texto revisado de políticas sobre la utilización de las ayudas a la navegación, y de que se había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia para que avanzara en la labor en el lapso interperiodos a fin de ultimar el proyecto de política revisado para las ayudas a la navegación del SIA, así como elaborar símbolos para las ayudas a la navegación del SIA teniendo en cuenta los símbolos que figuran en la circular SN/Circ.243 y otras directrices, normas o publicaciones pertinentes.

Revisión de la circular MSC.1/Circ.1350 sobre las interpretaciones unificadas de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS en relación con la visibilidad desde el puente de navegación

12.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1350/Rev.1 sobre las interpretaciones unificadas de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS en relación con la visibilidad desde el puente de navegación.

Proyecto de resolución MSC sobre normas de funcionamiento para clinómetros electrónicos

12.13 El Comité refrendó el proyecto de resolución MSC sobre normas de funcionamiento para clinómetros electrónicos, como figura en el anexo 28, con miras a su adopción en el MSC 92.

Revisión de las interpretaciones 22 y 27 del apéndice de la circular MSC.1/Circ.1369

12.14 El Comité refrendó las revisiones de las interpretaciones 22 y 27 del apéndice de la circular MSC.1/Circ.1369 y pidió a la Secretaría que publicara la circular MSC.1/Circ.1369/Add.1.

Anomalías de funcionamiento de los SIVCE

12.15 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de aprobar y distribuir la circular SN.1/Circ.312 sobre las anomalías de funcionamiento de los SIVCE.

Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS

12.16 El Comité, al tomar nota de las deliberaciones relativas al examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS mantenidas en el NAV 58, se mostró de acuerdo con la opinión de que las cuestiones planteadas en el MSC 90 no podían resolverse sin incluir en el orden del día del Subcomité un resultado no previsto adecuado y, tras tomar nota de la labor realizada hasta la fecha sobre esta cuestión, invitó a los Estados Miembros a formular propuestas al respecto.

RESULTADOS DE UNA REUNIÓN MANTENIDA CON LOS FABRICANTES DEL EQUIPO ORIGINAL DEL SIVCE

12.17 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información recogida en el documento MSC 91/12/1 (Secretaría) relativa a los resultados de una reunión celebrada con los fabricantes del equipo original del SIVCE para explorar el modo de abordar las anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE. En este contexto, el Comité instó a los propietarios de buques, a los gestores y a los buques a que utilicen la información facilitada en el sitio de la OHI en la Red y en los sitios de fabricantes individuales del SIVCE a fin de garantizar que sus SIVCE se actualizan para cumplir las normas aplicables más recientes.

12.18 El observador de la ICS, en el contexto del documento MSC 91/12/1, señaló a la atención la información en el sitio de la OHI en la Red que había generado preocupación en el sector, por lo que respecta a la fiabilidad y precisión de los SIVCE para su uso en la navegación.

12.19 Tras la intervención de la ICS, se mantuvo un debate general sobre las anomalías detectadas en el equipo del SIVCE. Algunas delegaciones manifestaron su preocupación con respecto al hecho de que el equipo del SIVCE no cumplía las normas de funcionamiento del SIVCE y de que era necesaria una resolución MSC para ofrecer flexibilidad por lo que respecta a las prescripciones de llevar a bordo equipo del SIVCE. En este contexto, otras opinaron que dado que las Secretarías de la OMI y la OHI, así como el sector, a través del CIRM, estaban abordando la cuestión de las anomalías de funcionamiento, no se observaba la necesidad de una resolución MSC, y que la Secretaría debería proseguir sus esfuerzos y mantener informado con regularidad al Comité.

12.20 La OHI indicó que no estaba al corriente de que existiera un SIVCE en funcionamiento en el mar que no pudiera utilizarse para cumplir las prescripciones de llevar a bordo equipo, independientemente del hecho de que un número limitado de SIVCE requerían una actualización del soporte lógico para poder funcionar de manera óptima, y de que no había ninguna repercusión para la seguridad. Para terminar, la OHI indicó que proseguiría sus esfuerzos, junto con la OMI, para abordar todas las anomalías de funcionamiento mediante la celebración de más cursillos y reuniones con los fabricantes de equipo original (OEM). Las declaraciones de la ICS y de la OHI figuran en el anexo 40.

12.21 Tras deliberar ampliamente al respecto, el Comité reconoció que ya se había publicado la circular SN.1/Circ.312 sobre las anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE y, tras tomar nota de la medida proactiva adoptada por la Secretaría al celebrar la reunión con los OEM, encargó a la Secretaría que, con carácter prioritario, siguiese de cerca los avances y acelerase los esfuerzos en colaboración con la OHI, el CIRM y los OEM para abordar esta cuestión, y mantuviese al Comité informado con regularidad.

12.22 Además, el Comité, tras tomar nota de que el Reino Unido había presentado una propuesta sobre un resultado no previsto para incluir las cuestiones relativas a los SIVCE como punto continuo del orden del día en el actual programa de trabajo bienal del Subcomité NAV y en el orden del día posbienal del Comité, acordó examinar en el marco del punto 19 del orden del día (véase el párrafo 19.21) si esta cuestión podía ampliarse de modo que incluyese también estas cuestiones de manera continua.

RESULTADO DEL 3^{ER} CURSILLO DE LA OHI DE EXPERTOS TÉCNICOS EN RELACIÓN CON LAS ANOMALÍAS DE FUNCIONAMIENTO DETECTADAS EN LOS SIVCE

12.23 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información proporcionada verbalmente por el observador de la OHI sobre los resultados del 3^{er} cursillo de expertos técnicos en relación con las anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE, que se celebró en la sede de la OMI los días 9 y 10 de octubre de 2012. En este contexto, el Comité también tomó nota de que los fabricantes habían acordado facilitar una lista de los puntos de contacto técnicos que podrían proporcionar a los navegantes información relativa a las actualizaciones del soporte lógico.

ACTUALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LOS FABRICANTES DEL SIVCE JAPONESES PARA ABORDAR LAS ANOMALÍAS DE FUNCIONAMIENTO DETECTADAS EN LOS SIVCE

12.24 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el Japón (MSC 91/INF.4) sobre las medidas adoptadas por los fabricantes japoneses para abordar las anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE.

13 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 17º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

13.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 17º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) (documentos DSC 17/17 y MSC 91/13) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

Proyecto de enmienda 02-13 al Código IMSBC

Proyecto de ficha o fichas para los finos de mineral de hierro

13.2 El Comité tomó nota de que el Subcomité había decidido no ultimar un proyecto de ficha correspondiente a los finos de mineral de hierro en el DSC 17, a fin de esperar los resultados de la investigación conexas, con miras a ultimar el proyecto de ficha o fichas y los métodos de prueba adecuados en el DSC 18, y había aprobado la circular DSC.1/Circ.66/Rev.1: "Transporte de finos de mineral de hierro que pueden licuarse", de manera que siguiera aplicándose hasta la ultimación de la ficha o fichas.

13.3 A este respecto, el Comité autorizó al DSC 18 a publicar una circular DSC sobre la implantación temprana del proyecto de ficha o fichas de los finos de mineral de hierro, después de que el Subcomité ultime dicho proyecto.

13.4 Tras tomar nota de que el Subcomité había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para ultimar el proyecto de ficha o fichas de los finos de mineral de hierro, el Comité, debido a la excesiva carga de trabajo anticipada, acordó retrasar el plazo previsto para la presentación del informe del Grupo al DSC 18 de 13 a nueve semanas antes del DSC 18, teniendo presente que los documentos que contengan observaciones y que tengan cuatro páginas como máximo aún podrán presentarse siete semanas antes del periodo de sesiones.

Texto del proyecto de enmienda 02-13 al Código IMSBC

13.5 El Comité tomó nota de que el Subcomité había autorizado al E&T 18 a que elaborara el texto definitivo del proyecto de enmienda 02-13 al Código IMSBC y las directrices conexas, basándose en las decisiones adoptadas en el DSC 17, y pidió al Secretario General que distribuyera el texto de la enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y ulterior adopción por el MSC 92, junto con la aprobación de las directrices conexas. El Comité tomó nota de que el proyecto de enmienda 02-13 al Código IMSBC se había distribuido mediante la circular nº 3317, de 23 de octubre de 2012.

13.6 El Comité examinó el documento MSC 91/13/2 (Secretaría), en el que figura un proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la enmienda 02-13 al Código IMSBC, y acordó remitir dicho proyecto de circular al MSC 92 para que lo examinase, junto con las enmiendas conexas que se vayan a adoptar.

Prescripciones obligatorias para los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados

13.7 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS relativo a los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados, que figura en el anexo 29, y pidió al Secretario General que distribuya dichas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS con miras a su adopción en el MSC 92.

13.8 El Comité aprobó asimismo el proyecto de enmiendas resultantes a los Códigos NGV de 1994 y 2000, como enmiendas consiguientes, que figura en los anexos 30 y 31, respectivamente, y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 92.

13.9 A este respecto, el Comité tomó nota de que las enmiendas resultantes a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009 y al Código DSC se habían remitido al MSC 92 para su adopción, junto con las enmiendas pertinentes al capítulo III del Convenio SOLAS.

Obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques

13.10 El Comité tomó nota de que el Subcomité había elaborado una justificación (DSC 17/17, anexo 8) para incluir un resultado no previsto titulado "Obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques" en el orden del día bienal del Subcomité, y decidió abordar la cuestión al tratar el punto 19 (Programa de trabajo) del orden del día, junto con el documento MSC 91/13/3 (Australia, Clubes P e I e IACS) (véase el párrafo 19.8).

Revisión de las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte

13.11 El Comité tomó nota de que el Subcomité había pedido a la Secretaría que remitiera sus opiniones al Grupo de expertos para la revisión de las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte.

Proyecto de enmiendas al Código CSC 1972

13.12 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972, que figura en el anexo 32, y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo X del mismo, con miras a su adopción en el MSC 92.

13.13 A este respecto, el Comité tomó nota de que el Subcomité había invitado a la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Internacional (BIC) a que elaborase una base de datos piloto con referencias a los programas aprobados de examen continuo (ACEP), que contenga información voluntaria de los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, e invitó al Comité a que ampliara hasta 2013 el plazo previsto para la ultimación del resultado 5.2.3.1.

Elaboración de orientaciones sobre la indumentaria protectora

13.14 En relación con la elaboración de orientaciones sobre la indumentaria protectora, el Comité tomó nota de que el Subcomité, teniendo en cuenta que la ISO todavía no había ultimado su labor relativa a la norma conexas, había invitado al Comité a que incluyera este resultado en su orden del día posbienal hasta que la ISO ultimase su labor.

Disposiciones del Subcomité en futuros periodos de sesiones

13.15 El Comité tomó nota de las preocupaciones manifestadas en el DSC 17 acerca de la reducción de las sesiones con interpretación, lo cual dio lugar a que muchos documentos relacionados con la elaboración de enmiendas al Código IMDG se remitieran directamente al Grupo de supervisores técnicos y de redacción sin un examen detallado debido a la falta de tiempo.

Reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2013

13.16 El Comité aprobó la celebración de dos reuniones interperiodos del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2013 para elaborar la siguiente serie de enmiendas al Código IMDG (véase asimismo el párrafo 19.52).

14 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELATIVAS A LA SEGURIDAD Y LA PROTECCIÓN MARÍTIMAS

NOVEDADES RELATIVAS A LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Directrices para la implantación relativas a la seguridad de los pesqueros pequeños

14.1 El Comité recordó que en su 89º periodo de sesiones (MSC 89/25, párrafo 9.6) había pedido al Comité de Cooperación Técnica que considerase la posibilidad de incluir las Directrices para la implantación de la seguridad de pesqueros en el PICT y que, cuando ejecutase una actividad conexas, consiguiese fondos para la traducción al idioma del país receptor, si no es uno de los seis idiomas oficiales de la OMI.

14.2 El Comité tomó nota de que, al analizar la petición, el Comité de cooperación técnica, en su 62º periodo de sesiones había examinado la propuesta de que la OMI se pusiera en contacto con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) a fin de aunar esfuerzos para encontrar una solución a la traducción de las Directrices para la implantación. También tomó nota de que el Secretario General había puesto de relieve la necesidad de una difusión más amplia de las Directrices a un gran número de países en desarrollo, y de que había garantizado al Comité de Cooperación Técnica que la propuesta se examinaría con la FAO.

Informe bienal del Comité de Cooperación Técnica correspondiente a 2010-2011

14.3 El Comité tomó nota de que el TC 62 había examinado el informe bienal del PICT correspondiente a 2010-2011 (MSC 91/2, párrafo 4), en el que se resume el resultado correspondiente a dicho bienio. El informe abarca un total de 350 actividades, en las que se incluyen 45 misiones de asesoramiento y proyectos asignados, y 180 cursos de formación celebrados a nivel nacional y regional, en los que se ha formado a unas 4 340 personas.

PRIORIDADES TEMÁTICAS PARA EL PICT DE 2014-2015

14.4 El Comité recordó que, en su 88º periodo de sesiones, había dado su visto bueno a las prioridades temáticas relacionadas con la seguridad y la protección para el PICT correspondientes al bienio 2012-2013 (MSC 88/26, párrafos 14.8 a 14.12 y anexo 19). También tomó nota de que el TC 63 tenía previsto aprobar el PICT para 2014-2015 basándose en la evaluación de las necesidades de los beneficiarios, el programa de trabajo aprobado de la Organización, los intereses de los países en desarrollo y las prioridades temáticas acordadas por los Comités.

14.5 Al examinar el documento MSC 91/14 (Secretaría), el Comité recordó que, en su 89º periodo de sesiones (MSC 89/25, párrafo 6.4), había instado a los Gobiernos a que facilitaran a la Organización la información que están obligados a comunicar en virtud de las disposiciones conexas del Convenio SOLAS y las Normas de funcionamiento revisadas, así como las prescripciones funcionales para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, y que había pedido a la Secretaría que considerase la posibilidad de organizar, en el marco del PICT, seminarios nacionales o regionales para asistir a los Gobiernos Contratantes en la identificación de los problemas a los que quizá tengan que

hacer frente a este respecto. El MSC 90 (MSC 90/28, párrafo 6.2.2) también había instado a los Gobiernos en vías de establecer centros de datos LRIT, que aún no hayan llevado a cabo las pruebas de desarrollo e integración, a que lo hiciesen lo antes posible y a que solicitaran asistencia técnica en caso de experimentar cualquier dificultad en el establecimiento de sus centros de datos. En vista de lo antedicho, el Comité convino en reflejar las cuestiones relativas a la LRIT en el párrafo 2 de la lista de prioridades temáticas.

14.6 Habida cuenta del hecho de que las primeras prescripciones que obligan a llevar el SIVCE a bordo de los buques entraron en vigor el 1 de julio de 2012, y a raíz de las deliberaciones que tuvieron lugar en el COMSAR sobre las anomalías de funcionamiento, y tomando asimismo en consideración que el STW 43 también había examinado la cuestión de la formación y había actualizado/validado en consecuencia el curso modelo, el Comité convino en enmendar el párrafo 4 de la lista de prioridades temáticas para incluir cuestiones relativas al SIVCE.

14.7 De cara a la adopción del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) por la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario, que sustituirá al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, el Comité convino en reflejar el cambio de nombre en el párrafo 5 de la lista de prioridades temáticas cuando se apruebe el Código III.

14.8 Dado que el 29 de septiembre de 2012 entrará en vigor el Convenio de Formación para Pescadores de 1995, y a fin de reflejar la necesidad de prestar la asistencia técnica necesaria, poniendo de relieve las Directrices para la implantación relativas a la seguridad de los buques pesqueros pequeños, recientemente aprobadas, se ha enmendado la lista para reflejar este avance. A raíz de que se adoptara con éxito el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, junto con las resoluciones conexas adoptadas por la Conferencia diplomática celebrada en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) del 9 al 11 de octubre de 2012, el Comité convino en enmendar el párrafo 7 de las actuales prioridades temáticas para incluir la prestación de asistencia técnica en relación con la implantación del Acuerdo antedicho con respecto a la resolución 3 de la Conferencia.

14.9 El Comité aprobó las prioridades temáticas para el PICT correspondientes al bienio 2014-2015, que figuran en el anexo 33, y, teniendo en cuenta la iniciativa de examen y reforma del Secretario General en relación con la identificación de un número limitado de temas prioritarios de cooperación técnica por año, a fin de proporcionar una ejecución más eficaz para aumentar al máximo el efecto sobre las actividades nacionales en todas las regiones, financiadas mediante la asignación de un porcentaje reservado de fondos centrales del TC, basándose en el programa existente de Servicios de asesoramiento técnico como modelo a seguir, acordó las siguientes cuatro prioridades para 2014:

- .1 protección marítima y medidas de lucha contra la piratería (prioridad 2);
- .2 Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (prioridad 5);
- .3 seguridad de la navegación (prioridad 4); y
- .4 seguridad de los buques no regidos por los convenios y de los buques pesqueros (prioridades 7 y 8).

PROGRAMA DE CURSOS MODELO DE LA OMI

14.10 El Comité tomó nota de la información actualizada que figura en el documento MSC 91/14/1 (Secretaría), en particular del examen y actualización de los cursos modelo 1.27 (Uso operacional de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)) y 3.19 (Oficial de protección del buque), y de la elaboración de tres nuevos cursos modelo, a saber, 3.26 (Formación en sensibilización sobre protección para la gente de mar que tenga asignadas tareas de protección), 3.27 (Formación en sensibilización sobre protección para toda la gente de mar) y 6.09A (Formar al instructor y al evaluador en el ámbito de los simuladores). El Comité también tomó nota de las cifras actualizadas de los 66 cursos modelo publicados en inglés, de los cuales 32 se han traducido al francés y 35 al español, así como de la información facilitada por la delegación del Perú con respecto a los tres cursos modelo de cuya traducción al español se ha encargado.

15 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

Generalidades

15.1 El Comité recordó que el MSC 90 (MSC 90/28, párrafo 17.3) había pedido al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente y con ayuda de la Secretaría, presentara en el MSC 91 una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad y las necesidades de asistencia técnica relativas al proyecto aprobado de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados no previstos relacionados con las propuestas de enmienda a tales instrumentos, que se aprobaron en dicho periodo de sesiones.

Evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas

15.2 El Comité examinó el documento MSC 91/15 (Vicepresidente), en el que se facilita la evaluación preliminar de las repercusiones solicitada *supra*. El Comité tomó nota de que se requiere legislación nueva para la mayoría de los puntos examinados en el marco del proyecto de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, y recordó que en el último periodo de sesiones se había examinado la ayuda técnica y/o jurídica que pueden necesitar algunos Estados Miembros para elaborar dicha legislación, y que se había llegado a la conclusión de que esta cuestión podría abordarse mediante el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización.

15.3 El Comité también tomó nota de que, con respecto a unos pocos puntos, era necesario introducir equipo nuevo en el caso de que sea necesario impartir formación para su utilización una vez que el sector del transporte marítimo lo haya implantado, y convino en que se constituya el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) a fin de examinar la evaluación preliminar.

15.4 En su presentación del documento (MSC 91/15), el Vicepresidente destacó la carga administrativa que constituye la elaboración de un documento de 22 páginas dentro de este punto del orden del día y sugirió que podría ser útil que el ACAG examinase esta cuestión cuando estudie el análisis que figura en el documento en cuestión, a lo que accedió el Comité.

Constitución del ACAG

15.5 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité constituyó el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG), bajo la presidencia del Vicepresidente del Comité (Sr. M. Segar), y le encargó que, teniendo en cuenta el documento MSC 91/15, las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 en consulta con las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, llevase a cabo una evaluación y, cuando se implanten nuevas medidas, una evaluación posterior de las medidas relativas a la creación de capacidad que puedan requerirse al sector del transporte marítimo o esperarse de éste, para la implantación de los instrumentos obligatorios;
- .2 asesorase al Comité con respecto a las repercusiones de la creación de capacidad para la Organización y el sector en relación con las propuestas de enmienda a los instrumentos existentes; y
- .3 estudiase el modo de abreviar la información relativa a la evaluación que figura en el documento MSC 91/15.

Informe del Grupo asesor

15.6 Tras haber examinado el informe del Grupo asesor (MSC 91/WP.10), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que figuran en los párrafos 15.6 a 15.10.

Evaluación preliminar de las repercusiones, en cuanto a la creación de capacidad, relacionadas con las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento aprobadas en el MSC 90

15.7 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que la formación relativa a la utilización del equipo nuevo podrían facilitarla los fabricantes y que la formación que pudieran necesitar las Administraciones podría canalizarse a través de PICT. También cabe la posibilidad de que sean necesarias directrices adicionales para la implantación de algunas de las enmiendas.

Evaluación preliminar de las repercusiones, en cuanto a la creación de capacidad, relacionadas con los resultados relativos a las propuestas de nuevas enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados por el MSC 90

15.8 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que era posible que hubiera repercusiones relacionadas con la creación de capacidad o con la necesidad de asistencia técnica en el caso de algunas de las nuevas medidas propuestas, y decidió que esto debería mantenerse sometido a examen, tomando en consideración la labor en curso sobre la elaboración de propuestas de medidas.

Documentos futuros relativos a puntos evaluados

15.9 En relación con el volumen de la información evaluada que se ha presentado, el Comité convino en que este punto se ha resuelto gracias a las reformas en curso en el seno de la Organización y que la información que se está presentando actualmente debería seguir remitiéndose, dado que así se fomentaría la transparencia y la evaluación en profundidad.

Evaluación preliminar para el MSC 92

15.10 El Comité pidió al Vicepresidente, en consulta con el Presidente y con la asistencia de la Secretaría, que presente en el MSC 92 una evaluación preliminar de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relativos a las propuestas de nuevas medidas, aprobadas en este periodo de sesiones.

16 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

16.1 El Comité recordó que el MSC 90 se había mostrado de acuerdo, en principio, con el proyecto de circular MSC-MEPC sobre las Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (Directrices revisadas relativas a la EFS) y el proyecto de circular MSC-MEPC sobre las Directrices para la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH) al proceso normativo de la OMI (Directrices relativas al PAFH), a fin de continuar examinándolos durante el presente periodo de sesiones con miras a su aprobación.

16.2 El Comité también recordó que el MSC 90 había vuelto a constituir el Grupo de expertos en EFS, al que encargó que sometiera a examen los estudios de EFS sobre los petroleros para crudos y el transporte marítimo de mercancías peligrosas (MSC 90/28, párrafo 19.20). El Grupo de expertos en EFS se reunió del 21 al 23 de noviembre de 2012 y su informe figura en el documento MSC 91/WP.6 (véase el párrafo 16.5).

Directrices revisadas relativas a la EFS y Directrices relativas al PAFH

16.3 El Comité examinó el documento MSC 91/16 (Secretaría), en el que se incluye el proyecto de Directrices revisadas relativas a la EFS y el proyecto de Directrices relativas al PAFH (anexos 1 y 2) preparados por la Secretaría basándose en las decisiones adoptadas en el MSC 90. A este respecto, el Comité tomó nota de que, con respecto al proyecto de Directrices revisadas relativas a la EFS, el Presidente del Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos y de evaluación formal de la seguridad constituido en el MSC 90, tras haber consultado con algunos miembros del Grupo, propuso modificaciones a la definición de "probabilidad" en relación con el término "redes de Bayes", que se examinarán en este periodo de sesiones. El Comité se mostró de acuerdo con las modificaciones antedichas.

16.4 En consecuencia, el Comité aprobó el proyecto de circular MSC-MEPC de Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI, a reserva de su aprobación en el MEPC 65, que figura en el anexo 34, y el proyecto de circular MSC-MEPC sobre las Directrices para la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH) al proceso normativo de la OMI, que figura en el anexo 35.

Informe del Grupo de expertos en EFS

16.5 El Comité examinó el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 91/WP.6), junto con los documentos MSC 91/16/1 y MSC 91/INF.5 (Japón), en los que se incluye información detallada sobre el nuevo análisis del estudio de EFS sobre los petroleros para crudos y en el que se facilita más información y datos de fondo utilizados para los nuevos cálculos y análisis que se incluyen en el documento MSC 90/19/4 (Japón), y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 16.6 a 16.16.

Estudio de EFS sobre la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas

16.6 El Comité refrendó la recomendación del Grupo de alentar al sector a que mejore la notificación de los accidentes pertinentes relacionados con el transporte de mercancías peligrosas, incluidos los cuasiaccidentes.

16.7 El Comité tomó nota de la recomendación del Grupo de que el fundamento para la selección de los expertos debería adjuntarse a cada informe de EFS, de conformidad con el apéndice 8 de las Directrices revisadas relativas a la EFS.

16.8 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que es necesario explicar la manera en que los expertos llegaron a sus conclusiones y el nivel de consenso entre ellos, especialmente para las EFS en las que se utilizan métodos cualitativos.

16.9 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado en general que el estudio de EFS sobre la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas se había llevado a cabo de conformidad con las Directrices relativas a la EFS, si bien el Grupo no estaba seguro de algunas recomendaciones del estudio debido a la falta de un análisis cuantitativo de costos-beneficios.

16.10 Con respecto a la opinión del Grupo sobre las recomendaciones finales, propuestas en el estudio de EFS (DSC 16/6, etapas 3 y 5; y DSC 16/INF.2, sección 8), el Comité:

- .1 con respecto a la recomendación 1 sobre la modificación del Código IMDG en relación con la mejora del embalaje/envase y la estiba, convino en que el Subcomité DSC debería seguir examinando las propuestas detalladamente, junto con los documentos DSC 17/11 y DSC 17/11/INF.6 (Alemania), tomando en consideración que no se había llevado a cabo el análisis cuantitativo de costos-beneficios;
- .2 con respecto a la recomendación 2 sobre el ajuste del equipo de protección contra incendios, tras tomar nota de que el FP 56 examinaría en parte las propuestas conexas (FP 56/5) dentro del punto del orden del día "Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta", convino en que el Subcomité FP debería seguir examinando las propuestas en relación con la seguridad de los buques portacontenedores que transportan mercancías peligrosas que reaccionan de forma peligrosa con el agua y/o el dióxido de carbono, teniendo en cuenta que no se había llevado a cabo un análisis cuantitativo de costos-beneficios;
- .3 con respecto a la recomendación 3 sobre la modificación de la FEm y/o la FEm F-G, convino en que el Subcomité DSC debería seguir examinando las propuestas detalladamente junto con el documento DSC 17/11/1 (Alemania); y
- .4 con respecto a la recomendación 4 de complementar la formación para la lucha contra incendios como parte de los cursos modelo de la OMI, tras haber tomado nota de que el DSC 17 había remitido el documento DSC 17/11/2 (Alemania) al Subcomité STW para su examen, convino en que el Subcomité STW debería seguir examinando las propuestas detalladamente.

Estudio de EFS sobre los petroleros para crudos

16.11 El Comité, tras haber tomado nota de la opinión del Grupo de que es importante establecer bases de datos sobre siniestros que sean accesibles y contengan las causas originales detalladas, y de que deberían examinarse los datos disponibles comercialmente, refrendó su recomendación de que se perfeccione el correspondiente módulo del GISIS y alentó a los Estados Miembros a que presenten datos sobre siniestros al GISIS.

16.12 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que los datos históricos sobre siniestros que se utilicen en futuros estudios de EFS deberían analizarse teniendo debidamente presentes las prescripciones obligatorias implantadas después de que se hayan producido los siniestros pertinentes. En este contexto, el Comité tomó nota de que en el estudio de EFS, al utilizar datos relativos a accidentes de petroleros tanto de doble casco como de casco sencillo, si bien se tuvieron en cuenta las diferencias entre los buques tanque de casco sencillo y de doble casco, no se establecieron diferencias entre los datos relativos a diferentes años por lo que respecta a estos buques tanque.

16.13 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que es importante realizar asimismo el análisis de riesgos sobre las causas originarias (sucesos básicos) que hayan dado lugar a los sucesos iniciadores (sucesos principales).

16.14 El Comité tomó nota de que el Grupo convino en general con que el estudio de EFS sobre los petroleros para crudos se realizó de conformidad con las Directrices, reconociendo que el estudio había utilizado el criterio CATS, que es diferente a los criterios de evaluación del riesgo ambiental acordados recientemente por el MEPC 62.

16.15 Con respecto a las opiniones del Grupo sobre las recomendaciones finales propuestas en el estudio de EFS (MEPC 58/17/2, sección 10; y MEPC 58/INF.2, sección 15), el Comité:

- .1 en relación con la RCO 3 (duplicación activa del aparato de gobierno), convino en que la regla II-1/29.14 del Convenio SOLAS abarca la prescripción de la duplicación del suministro de energía al aparato de gobierno;
- .2 en relación con la RCO 4 (SIVCE), convino en que la SIVCE ya se había introducido en el capítulo V del Convenio SOLAS;
- .3 convino en que el Subcomité DE debería seguir examinando la RCO 6 (sónar de navegación), tomando en consideración la opinión de que el sónar de navegación puede ser una fuente de ruido submarino;
- .4 convino en que las RCO 7.1 (mejora del compartimentado de los tanques de carga), 7.2 (aumento de la altura del doble fondo) y 7.3 (aumento de la anchura de los tanques laterales) no era necesario que se siguieran examinando dado que el criterio CATS no está incluido en las Directrices revisadas relativas a la EFS;
- .5 convino en que los Subcomités FP y STW deberían seguir examinando la RCO 8 (formación en procedimientos para trabajos en caliente), que puede aplicarse a todos los buques;
- .6 convino en que el Subcomité FP debería seguir examinando la RCO 9 (tuberías de combustible de baja presión con revestimiento doble (para los sistemas de inyección de combustible en los motores)), para aplicarla solamente a buques nuevos;
- .7 en relación con la RCO 11 (salida de emergencia adicional en la cámara de mando de las máquinas), tomó nota de que el Subcomité FP ya estaba examinando esta cuestión dentro del punto del orden del día titulado "Elaboración de prescripciones sobre los medios de evacuación"

adicionales desde los espacios de máquinas", que abarca los medios secundarios de las vías de evacuación desde los espacios cerrados dentro de los espacios de máquinas;

- .8 tomó nota de la inquietud manifestada en el seno del Grupo según la cual el costo social calculado del derrame de hidrocarburos (SC) descrito en el apéndice 7 el proyecto de Directrices revisadas relativas a la EFS, si el factor de garantía y de incertidumbre es igual a la unidad, puede ser demasiado bajo para los derrames importantes y desalentaría los esfuerzos por reducir el posible riesgo de derrame y de hidrocarburos, y de que estos valores deberían examinarse, así como el GCAF y el NCAF; y
- .9 llegó a la conclusión de que se había ultimado la labor pertinente al estudio de EFS sobre los petroleros para crudos.

16.16 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que el tratamiento y análisis de los datos históricos sobre siniestros deberían efectuarse cuidadosamente, teniendo presente el valor de las medidas de control de riesgos implantadas recientemente en los instrumentos obligatorios, reconociendo al mismo tiempo que esta cuestión queda cubierta en general por las Directrices revisadas relativas a la EFS.

Recomendaciones remitidas a los subcomités

16.17 Con respecto a las recomendaciones remitidas a los subcomités pertinentes (véanse los párrafos 16.10 y 16.15), el Comité convino en que las recomendaciones que pudieran no ser consideradas dentro de los resultados existentes deberían incluirse en su orden del día posbional, según proceda (párrafos 19.7, 19.12, 19.13, 19.14, 19.23 y 19.31).

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

Información estadística

17.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 91/17) sobre la información estadística más reciente de la que dispone la Organización.

17.2 A este respecto, la delegación de Chipre subrayó el peligro que supone la falta de notificación de las tentativas de ataque e instó a todas las partes a que facilitasen información precisa y pertinente sobre este tema.

17.3 El Comité tomó nota de la tendencia a la baja en el número de ataques perpetrados por piratas en el océano Índico occidental, pero manifestó su inquietud por el incremento del número de sucesos de piratería y robos a mano armada contra buques en el golfo de Guinea y el creciente nivel de violencia en estos ataques. La delegación de Singapur señaló que en la lucha contra la piratería no cabía la autocomplacencia y, tras referirse a que el fenómeno de la piratería en el golfo de Guinea seguía un *modus operandi* diferente al del océano Índico occidental, agradeció al Gobierno de Nigeria haber investigado el asalto por piratas a dos buques de Singapur frente a la costa de África occidental

17.4 La delegación de Nigeria comunicó al Comité que su Gobierno estaba en la actualidad involucrado en distintas actividades de lucha contra la piratería en el ámbito de la subregión. Éstas suponían el despliegue de patrulleras de la Armada Nigeriana para supervisar y dar seguimiento a los movimientos de buques en el golfo de Guinea y facilitar asistencia a los buques que la puedan necesitar. El Gobierno de Nigeria también estaba

facilitando una fuerza especial de tareas en materia de protección a los países vecinos de la subregión para ayudarlos a dar respuesta a las cuestiones pertinentes a la piratería dentro de las aguas territoriales de los Estados Miembros.

17.5 La delegación de Grecia manifestó su ansiedad por el incremento en el número de casos de piratería y de robo a mano armada en el golfo de Guinea y la necesidad de prestar asistencia a los Estados ribereños. En el anexo 40 figura una copia de su declaración.

17.6 El observador de la ICS recalcó que, dado el carácter complejo de la piratería y los robos a manos armada en África occidental, se requería la adopción urgente de medidas multilaterales más amplias que incluyesen la cooperación entre Estados ribereños y la participación de la OMI, el sector, los Estados de abanderamiento y la experiencia militar pertinente. La experiencia y el éxito de la iniciativa ReCAAP podrían servir de ayuda en la elaboración de un modelo adecuado para la lucha contra estas actividades delictivas. En el anexo 40 figura una copia de la declaración de la ICS que recibió el respaldo de otras delegaciones.

17.7 La delegación observadora de la OMAOC manifestó su profunda preocupación por el incremento de la piratería en el golfo de Guinea. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas había adoptado las resoluciones 2018 (2011) y 2039 (2012) y entre las iniciativas de la OMAOC estaban una política para el establecimiento de redes de funciones de guardacostas. Quince Estados habían firmado un memorando de entendimiento mediante el cual se dividía la región en cuatro áreas, cada una con un centro de coordinación, habiendo cooperado los Estados en las zonas de riesgo más elevado. En 2013, la OMAOC celebraría una mesa redonda sobre la implantación del memorando de entendimiento y también en 2013 se equiparían los centros. Esta iniciativa iría en paralelo con otras iniciativas en marcha, incluida una reunión de jefes de Estado en 2013.

17.8 La delegación de la India llamó la atención sobre el infortunio de los marineros inocentes secuestrados en Somalia, incluida la tripulación de la motonave **Iceberg**, en cautiverio 968 días, y pidió a la Organización y a los Estados de abanderamiento que elaboren medidas concretas para su rápida liberación. En el anexo 40 figura la declaración de la India, que fue apoyada por otras delegaciones.

17.9 La delegación de Malta apoyó la declaración de la India e instó a la comunidad internacional a que fuese menos cauta en su enfoque para combatir la piratería. Tras observar la proliferación de actos de piratería y de robos a mano armada contra buques, la delegación de Malta pidió que se redoblasen los esfuerzos para erradicar la piratería y para proteger a la gente de mar.

17.10 La delegación de Sudáfrica señaló que compartía las preocupaciones de la delegación de la India y también hizo un llamamiento a la Organización y a la comunidad internacional en sentido amplio a que adoptaran medidas específicas destinadas a la liberación de toda la gente de mar inocente mantenida cautiva. Respondiendo a la declaración de la delegación de Nigeria, la delegación de Sudáfrica sugirió la posibilidad de que los países de la subregión podrían examinar la conveniencia de presentar, en el próximo periodo de sesiones del Comité, informes sobre las medidas que estuviesen adoptando para disminuir la incidencia de la piratería en la región.

17.11 La delegación de Egipto, respaldada por la de Arabia Saudita y la Liga de los Estados Árabes, manifestó su inquietud al considerar que la definición de zona de alto riesgo dada en las Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia (BMP4) era imprecisa con respecto al mar Rojo y el Canal de Suez, donde no se han producido ataques. El observador de BIMCO indicó que el sector era consciente

de estas inquietudes y que se había acordado que este punto se analizaría en el Grupo de trabajo 3 del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia. La delegación del Reino Unido indicó que estaba propiciando la celebración de una reunión especial en Londres en enero de 2013, para la cual se enviarán las invitaciones en breve, en la que se examinarán cuestiones relativas a la zona de alto riesgo y se informará al respecto al Grupo de trabajo 3 en su próxima reunión, en febrero.

17.12 La delegación de Kenya informó de que fuerzas kenianas habían intervenido en Somalia bajo los auspicios de AMISOM, incluida la ampliación del componente keniano de la fuerza naval; y de que estaban contribuyendo a un método sostenible para abordar el problema de la piratería ayudando a estabilizar Somalia tanto en tierra como en mar. La delegación de Kenya instó a la comunidad internacional a que siguiera involucrándose; felicitó a Sudáfrica y a Mozambique por haber pasado a ser signatarios del Código de conducta de Djibouti, mediante el cual se está mejorando la toma de conciencia en cuanto a la situación en el ámbito marítimo; y animó a que se impartieran más programas de formación.

17.13 La delegación de Venezuela señaló que era necesario que las medidas de lucha contra la piratería se implantaran a nivel internacional, limitándose a zonas fuera de las jurisdicciones de los Estados. Con respecto al PPPA, los Estados ribereños gozan de derechos soberanos sobre las aguas territoriales y era inaceptable delegar en terceros el ejercicio de estos derechos. En el anexo 40 se adjunta una copia de la declaración de Venezuela.

17.14 Recordando la decisión que adoptó en el último periodo de sesiones (MSC 90/28, párrafo 6.21) de incluir una función de interrogación secuencial en el servicio de distribución de información del GISIS, que ya se ha implantado y que permite a las fuerzas de seguridad identificar más fácilmente la situación en un momento dado de los buques que se aproximan a las zonas de alto riesgo de piratería utilizando información del LRIT, el Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que considerasen la posibilidad de permitir a las fuerzas de seguridad transmitir mensajes de solicitud de interrogación secuencial a los buques que enarbolan su pabellón utilizando un medio optativo sobre el que se puede solicitar más información a través de la dirección de correo electrónico lrit@imo.org o mediante la revisión de la circular nº 3306.

17.15 El Comité agradeció a la ICC los datos relativos al costo humano de la piratería recopilados por la Oficina Marítima Internacional (MSC 91/INF.2), tomó nota con preocupación del creciente nivel de violencia notificado y alentó a todas las autoridades marítimas pertinentes a seguir facilitando datos a este respecto a la Oficina Marítima Internacional. El Comité también tomó nota de la actualización de las actividades del Centro de intercambio de información del ReCAAP (MSC 91/INF.7).

Informes de iniciativas para reprimir los actos de piratería y robos a mano armada

17.16 El Comité tomó nota de que el Gobierno de Turquía ha venido aportando activos navales a las operaciones de lucha contra la piratería en el océano Índico occidental y que había instituido un centro de excelencia sobre seguridad marítima multinacional en Marmaris, en el que actualmente se está impartiendo formación. En el anexo 40 figura una copia de la declaración de Turquía.

17.17 Recordando sus decisiones en su último periodo de sesiones (MSC 90/28, párrafo 20.58) de que lo ideal sería que la ISO elaborase normas para las compañías privadas de protección marítima (CPPM) con orientaciones de la OMI; que el Comité había aprobado las nuevas orientaciones provisionales sobre las CPPM (MSC.1/Circ.1443), que

se habían remitido a la ISO como documento de base que habría de utilizarse para las normas ISO; y que la Organización no respaldaba la autocertificación y la autorreglamentación, el Comité tomó nota de la información facilitada por la ISO (MSC 91/17/1) sobre los avances hasta la fecha en la nueva norma 28007 de especificación disponible al público (PAS) de la ISO.

17.18 El Comité tomó nota de que la norma ISO PAS 28007 se había elaborado en el seno del Comité Técnico 8 de la ISO (TC 8), que es el órgano de enlace oficial con la OMI, y de que la ISO ha celebrado varias reuniones públicas con respecto a la elaboración de la especificación, de la cual se ha solicitado una copia a la Secretaría para que la circule entre los Estados Miembros, las organizaciones internacionales y las organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo se distribuya después del MSC 91.

17.19 El observador de la ISO informó al Comité de que la norma ISO PAS 28007 forma parte de la serie ISO 28000, en la que la norma ISO 28000:2007 es la norma certificable relativa a los sistemas de gestión de la seguridad y en la norma ISO 28003:2007 se incluyen prescripciones para facilitar las auditorías y certificaciones en relación con la norma ISO 28000:2007. En la norma ISO PAS 28007 se establecen las orientaciones para la aplicación de la norma ISO 28000 a las compañías privadas de protección marítima (CPPM). Ambas normas se adoptaron en 2007. Cualquier órgano de certificación acreditado que desee ofrecer servicios de certificación acreditada a las CPPM en virtud de la norma ISO 28000 debería satisfacer las prescripciones actualizadas de la norma ISO 28003.

17.20 El Comité invitó a la ISO a que facilitase información actualizada en el MSC 92. Entre tanto, el Comité agradeció a la ISO su labor y alentó a los Estados Miembros a señalar la especificación disponible al público (PAS) a la atención de sus organismos nacionales de normalización; y a las CPPM, propietarios de buques y otras partes interesadas a estudiar y utilizar esta PAS según proceda. Además, con respecto al proceso de acreditación y certificación, los Estados Miembros deberían ponerse en contacto con sus órganos de acreditación nacionales que estén acreditados ante el Foro Internacional de Acreditación (IAF). La lista de organismos miembros del IAF puede consultarse en el sitio de IAF de la Red: <http://www.iaf.nu>. Los organismos nacionales de normalización deberían poder prestar asistencia.

18 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Estado jurídico de los convenios

18.1 El Comité recordó que el MSC 90, tras haber tomado nota de que la información presentada en copia impresa en los anexos 2 y 3 del documento MSC 90/INF.2 también estaba disponible en el sitio público de la OMI en la Red, acordó dejar de recibir esta información en copia impresa.

18.2 Se informó al Comité de que el MEPC 64 había convenido con la recomendación del MSC 90 y decidió asimismo suprimir el punto sobre el "estado jurídico de los convenios" de su orden del día para futuros periodos de sesiones.

18.3 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 91/18/1 (Secretaría) según la cual la lista de convenios, su estado jurídico y el correspondiente resumen, así como otros instrumentos multilaterales y enmiendas respecto de los cuales la OMI desempeña, entre otras, funciones de depositaria, que figuraban previamente en los anexos 1, 2 y 3 de documentos tales como el MSC 90/INF.2, pueden obtenerse del sitio de la OMI en la Red, como se indica en el documento MSC 91/18/1.

18.4 El Comité también tomó nota de la información facilitada por la delegación de Uruguay sobre el proceso en curso de ratificación de una serie de instrumentos de la OMI.

18.5 El Comité convino en mantener el punto del orden del día sobre la **Implantación de instrumentos y asuntos conexos** para el examen de cuestiones distintas al estado jurídico de los convenios, y tomó nota de la observación formulada por la delegación observadora de la IACS en relación con la importancia que reviste este punto del orden del día para el examen de cuestiones de política e implantación relativas a los instrumentos obligatorios que son competencia del Comité, incluidos los que figuran en el Plan de acción de alto nivel de la Organización.

Luces de los chalecos salvavidas

18.6 Tras haber examinado el documento MSC 91/18 (IACS), en el que se pide una aclaración sobre las prescripciones de la regla III/20.2 del Convenio SOLAS y la sección 2.2 del Código IDS con respecto a qué podría considerarse "una colocación aceptable en cuanto a la posición y el funcionamiento de las luces de los chalecos salvavidas", el Comité encargó al DE 57 que siguiera examinando el documento MSC 91/18 dentro del punto del orden del día "Elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos de los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS" y que informase en el MSC 92 al respecto.

19 PROGRAMA DE TRABAJO

ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES, INCLUIDO EL EXAMEN DE LOS NUEVOS RESULTADOS PROPUESTOS POR LOS GOBIERNOS MIEMBROS, LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Y LOS SUBCOMITÉS INTERESADOS

19.1 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se habían reunido desde el MSC 90 (MSC 91/19 y MSC 91/19/Add.1), las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)); las diversas propuestas relativas a nuevos resultados presentadas en el periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y los subcomités interesados; la evaluación preliminar de dichas propuestas (MSC 91/WP.2), realizada por el Presidente con ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2); así como las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los órdenes del día bienales de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones y adoptó las medidas que se indican a continuación.

19.2 El Comité recordó que, en relación con su método de trabajo para examinar las propuestas relativas a nuevos resultados, en su 78º periodo de sesiones había acordado que, al debatir dichas propuestas, el objetivo del Comité era decidir, basándose en las justificaciones facilitadas por los Estados Miembros de conformidad con las Directrices de los Comités, si procedía o no incluir un resultado en el orden del día bienal de un subcomité. La decisión de incluir un resultado en el orden del día bienal de un subcomité no significa que el Comité esté de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta, y debería ser el subcomité interesado el que examine a fondo estos aspectos y elabore las prescripciones y recomendaciones que estime oportunas.

19.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 64 había aprobado los órdenes del día bienales revisados de los Subcomités BLG y FSI y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, y que también había aprobado los puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW que guardan relación con cuestiones ambientales, según se indica en el documento MSC 91/2/2.

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

Resultados del MEPC 64

19.4 El Comité tomó nota de que el MEPC 64 había aprobado el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del BLG 17.

Obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques

19.5 El Comité recordó que, tras examinar una propuesta pertinente formulada por el DSC 17, había acordado incluir, en el orden del día bienal correspondiente a 2012-2013 del Subcomité DSC y en el orden del día provisional del DSC 18, un resultado no previsto titulado "Elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos pertinentes por lo que respecta a la obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques", fijando en 2013 el año de ultimación previsto, en colaboración con los Subcomités FP, BLG y STW, según lo solicite el Subcomité DSC.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del BLG 17

19.6 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del BLG 17, que figuran en los anexos 36 y 37, respectivamente, y pidió a la Secretaría que informara al respecto al MEPC.

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

Recomendaciones derivadas del estudio de EFS sobre la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas

19.7 El Comité recordó que se había mostrado de acuerdo con las recomendaciones derivadas del estudio de EFS sobre la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas (MSC 91/WP.6) y encargó al Subcomité DSC que siguiera examinando las recomendaciones con el Código IMDG y con la Guía sobre las Fichas de emergencia en el marco del punto existente del orden del día "Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos", y que asesorara al Comité al respecto (véanse los párrafos 16.10.1 y 16.10.3).

Obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques

19.8 El Comité examinó una propuesta formulada por el DSC 17 (DSC 17/17, anexo 8) para introducir prescripciones relativas a la obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de atmósfera a bordo de los buques, y acordó incluir, en el orden del día bienal correspondiente a 2012-2013 del Subcomité DSC y en el orden del día provisional del DSC 18, un resultado no previsto titulado "Elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos pertinentes por lo que respecta a la obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques", teniendo en cuenta el documento MSC 91/13/3 y fijando en 2013 el año de ultimación previsto, en colaboración con los Subcomités FP, BLG y STW, según lo solicite el Subcomité DSC.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DSC 18

19.9 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del DSC 18, que figuran en los anexos 36 y 37, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)**Prescripciones relativas a las señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo**

19.10 El Comité examinó el documento MSC 91/19/4 (Estados Unidos), en el que se propone aclarar y armonizar las prescripciones existentes relativas a las señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo en el Convenio SOLAS y los instrumentos conexos, y acordó que era necesario disponer de información adicional para adoptar una decisión final. Posteriormente, el Comité invitó a los Estados Unidos a que presentaran una propuesta en un periodo de sesiones futuro teniendo en cuenta las normas pertinentes de la ISO y los resultados de la investigación del **Costa Concordia**. A este respecto, el observador de la ISO informó al Comité de que la norma ISO 24409-2 *Design, location and use of shipboard signs, safety-related signs, safety notices and safety markings-Part 2: Catalogue* estaría en breve disponible como una norma internacional completa, y de que el Comité Técnico 8 de la ISO estaba en una fase adelantada con respecto a la parte 3 de la norma ISO 24409, que contiene un código de prácticas acerca de cómo se deberían exhibir tales signos.

Obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques

19.11 El Comité recordó que, tras examinar una propuesta pertinente formulada por el DSC 17, había acordado incluir, en el orden del día bienal correspondiente a 2012-2013 del Subcomité DSC y en el orden del día provisional del DSC 18, un resultado no previsto titulado "Elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos pertinentes por lo que respecta a la obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques", teniendo en cuenta el documento MSC 91/13/3 y fijando en 2013 el año de ultimación previsto, en colaboración con los Subcomités FP, BLG y STW, según lo solicite el Subcomité DSC (véase el párrafo 19.8).

Recomendaciones derivadas del estudio de EFS sobre la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas

19.12 El Comité recordó que había convenido con las recomendaciones que habían surgido del estudio de EFS sobre la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas (MSC 91/WP.6), y encargó al Subcomité FP que continuara examinando las recomendaciones relacionadas con las mercancías peligrosas que reaccionan peligrosamente con el agua y/o el dióxido de carbono, en el marco del punto del orden del día "Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta", y que le asesorara al respecto (véase el párrafo 16.10.2).

Recomendaciones derivadas del estudio de EFS sobre los petroleros para crudos

19.13 El Comité, tras recordar otra recomendación resultante del estudio de EFS sobre los petroleros para crudos relativa a las tuberías de combustible de baja presión con revestimiento doble para los sistemas de inyección de combustible en los motores (párrafo 16.15.6), acordó incluir, en el orden del día posbienal del Comité, un resultado sobre "Consideraciones relativas a las tuberías de combustible de baja presión con revestimiento doble para los sistemas de inyección de combustible en los motores de los petroleros para crudos", asignando un periodo de sesiones para ultimar este punto y con el Subcomité FP como órgano coordinador.

19.14 El Comité también recordó que había examinado las recomendaciones relacionadas con la formación sobre procedimientos para trabajos en caliente (véase el párrafo 16.15.5) y acordó incluir en el orden del día posbiental del Comité un resultado titulado "Formación en los procedimientos para trabajos en caliente en los petroleros para crudos", asignándole un periodo de sesiones para ultimar su examen, con el Subcomité STW como órgano coordinador y en colaboración con el Subcomité FP, según lo solicite el Subcomité STW.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del FP 56

19.15 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del FP 56, que figuran en los anexos 36 y 37, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI)

Resultados del MEPC 64

19.16 El Comité tomó nota de que el MEPC 64 había aprobado el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del FSI 21.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del FSI 21

19.17 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del FSI 21, que figuran en los anexos 36 y 37, respectivamente, y pidió a la Secretaría que informara al respecto al MEPC.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ COMSAR)

Cuestiones operacionales y técnicas relacionadas con el SIA para las comunicaciones de socorro

19.18 El Comité examinó el documento MSC 91/19/8 (Estados Unidos), en el que se propone elaborar normas para la transmisión de alertas de socorro del SIA a fin de brindar orientaciones a la UIT y la AISM y contribuir a configurar la labor técnica y la elaboración de normas relacionadas con las comunicaciones de socorro del SIA, pero no llegó a un acuerdo sobre el resultado propuesto, teniendo en cuenta que el Subcomité COMSAR está trabajando actualmente en el examen del SMSSM y que las comunicaciones de socorro del SIA se considerarán parte del examen.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 17

19.19 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del COMSAR 17, que figuran en los anexos 36 y 37 respectivamente.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)

Aplicación del sistema de navegación por satélite "BeiDou" en la esfera marítima

19.20 El Comité examinó el documento MSC 91/19/5 (China), en el que se propone reconocer el sistema de navegación por satélite "BeiDou" como componente futuro del Sistema mundial de radionavegación (WWRNS) y elaborar normas de funcionamiento del equipo receptor "BeiDou" de a bordo, y acordó incluir, en el orden del día bienal correspondiente a 2012-2013 del Subcomité NAV y en el orden del día provisional del NAV 59, un resultado titulado "Aplicación del sistema de navegación por satélite "BeiDou" en la esfera marítima, fijando en 2014 el año de ultimación previsto.

Cuestiones relativas a los SIVCE

19.21 El Comité examinó los documentos MSC 91/19/6 y Corr.1 (Reino Unido), en los que se propone incluir las cuestiones relativas a los SIVCE como punto continuo del orden del día en el programa de trabajo del Subcomité NAV, y acordó, teniendo en cuenta la necesidad de resolver esta cuestión tan pronto como sea posible, incluir, en el orden del día bienal de 2012-2013 del Subcomité NAV y en el orden del día provisional del NAV 59, un resultado titulado "Examen de las cuestiones relativas a los SIVCE en relación con la implantación de las prescripciones sobre el equipo que debe llevarse a bordo, establecidas en las reglas V/19.2.10 y V/19.2.11 del Convenio SOLAS", fijando en 2014 el año de ultimación previsto.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del NAV 59

19.22 El Comité aprobó el orden del día bienal revisado del Subcomité y el orden del día provisional revisado del NAV 59, que figuran en los anexos 36 y 37, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)

Recomendaciones derivadas del estudio de EFS sobre petroleros para crudos

19.23 El Comité tras recordar que había acordado que los subcomités pertinentes examinaran en más detalle las recomendaciones del estudio de EFS sobre los petroleros para crudos y, en particular, que el Subcomité DE examinara las recomendaciones relacionadas con los sonares de navegación (véase el párrafo 16.15.3), acordó incluir en el orden del día posbienal del Comité un resultado titulado "Recomendaciones relativas al sónar de navegación en los petroleros para crudos", asignando un periodo de sesiones para concluir su examen, con el Subcomité DE como órgano coordinador.

Elaboración de enmiendas al Código ESP 2011

19.24 Tras una intervención del Presidente del Subcomité DE en relación con el acuerdo logrado durante el DE 56 de elaborar un procedimiento de enmienda para el Código ESP 2011, a fin de mantenerlo actualizado con las prescripciones unificadas conexas de la IACS, el Comité acordó incluir en el orden del día provisional del DE 57 el resultado 1.1.2.3 (Elaboración de enmiendas al Código ESP 2011).

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DE 57

19.25 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del DE 57, que figuran en los anexos 36 y 37, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SUBCOMITÉ SLF)

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del SLF 55

19.26 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del SLF 55, que figuran en los anexos 36 y 37, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)**Obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques**

19.27 El Comité recordó que, tras examinar una propuesta pertinente formulada por el DSC 17, había acordado incluir, en el orden del día bienal correspondiente a 2012-2013 del Subcomité DSC y en el orden del día provisional del DSC 18, un resultado no previsto titulado "Elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos pertinentes por lo que respecta a la obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques", teniendo en cuenta el documento MSC 91/13/3 y fijando en 2013 el año de ultimación previsto, en colaboración con los Subcomités STW, FP y BLG, según lo solicite el Subcomité DSC (véase el párrafo 19.8).

Proceso de elaboración, actualización y validación de los cursos modelo

19.28 El Comité examinó el documento MSC 91/19/2 (Estados Unidos), en el que se propone revisar las orientaciones para los procesos de elaboración, actualización y validación de los cursos modelo, y acordó incluir en el orden del día posbienal del Comité un resultado titulado "Revisión de las orientaciones sobre los procesos de elaboración, actualización y validación de los cursos modelo", asignando dos periodos de sesiones para ultimar el punto y con el Subcomité STW como órgano coordinador.

Propuesta de enmienda al Código de Formación

19.29 El Comité examinó el documento MSC 91/19/3 (Canadá y Estados Unidos), en el que se propone enmendar las prescripciones del Código de Formación sobre la visibilidad cromática, a fin de abordar los problemas prácticos que entraña la aplicación de la norma requerida, y acordó incluir, en el orden del día bienal correspondiente a 2012-2013 del Subcomité STW y en el orden del día provisional del STW 44, un resultado no previsto titulado "Preparación de enmiendas a las prescripciones del Código de Formación sobre la visión cromática", fijando en 2013 el año de ultimación previsto.

Propuesta de examen de la formación en materia de seguridad para buques de pasaje en el Convenio de Formación

19.30 El Comité examinó el documento MSC 91/19/7 (Estados Unidos), en el que se propone enmendar los actuales requisitos del Código y el Convenio de Formación relativos a los buques de pasaje a fin de afrontar los nuevos retos que entraña el aumento del tamaño de los buques modernos dedicados a cruceros y el elevado número de pasajeros a bordo, junto con la recomendación del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 91/WP.8), y acordó incluir en el orden del día posbienal del Comité un resultado titulado "Examen de la formación en materia de seguridad para buques de pasaje en el Convenio de Formación", asignando dos periodos de sesiones para ultimar el punto y con el Subcomité STW como órgano coordinador (véase el párrafo 7.28).

Recomendaciones derivadas del estudio de EFS sobre los petroleros para crudos

19.31 El Comité, tras recordar que había acordado que las recomendaciones derivadas del estudio de EFS sobre los petroleros para crudos fuesen examinadas más a fondo por los subcomités pertinentes, y que había encargado en particular al Subcomité STW que examinara las recomendaciones relacionadas con la formación en procedimientos relativos a los trabajos en caliente (párrafo 16.15.5), acordó incluir en el orden del día posbiental del Comité un resultado titulado "Formación en los procedimientos para trabajos en caliente en los petroleros para crudos", asignando un periodo de sesiones para su ultimación y con el Subcomité STW como órgano coordinador, en colaboración con el Subcomité FP, según lo solicite el Subcomité STW.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del STW 44

19.32 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del STW 44, que figuran en los anexos 36 y 37, respectivamente.

REFRENDO DE LOS RESULTADOS NO PREVISTOS

19.33 De conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)), el Comité, tras haber dado su conformidad con los órdenes del día bienales de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, invitó al Consejo a que refrendara, para incluirlos en el Plan de acción de alto nivel vigente, los siguientes resultados no previstos acordados en el periodo de sesiones:

- .1 Elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos pertinentes en relación con la obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques (párrafo 19.8);
- .2 Aplicación del sistema de navegación por satélite "BeiDou" en la esfera marítima (párrafo 19.20);
- .3 Examen de las cuestiones relativas a los SIVCE en relación con la implantación de las prescripciones sobre el equipo que debe llevarse a bordo establecidas en las reglas V/19.2.10 y V/19.2.11 (párrafo 19.21); y
- .4 Preparación de enmiendas a las prescripciones del Código de Formación sobre la visión cromática, fijando 2013 como año de ultimación previsto (párrafo 19.29).

ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ

19.34 Tras tomar nota de que a fin de evitar la duplicación innecesaria de la labor, el orden del día posbiental actualizado sólo se preparará después del periodo de sesiones como anexo del informe del Comité, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del orden del día posbiental actualizado del Comité de Seguridad Marítima, el cual figura en el anexo 38.

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2012-2013

19.35 Tras recordar que la situación de los resultados previstos solamente se incluirá en un anexo del informe del Comité después del periodo de sesiones, a fin de evitar la duplicación innecesaria de la labor, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013, el cual figura en el anexo 39.

PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2014-2015

19.36 Al elaborar el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2014-2015, el Comité encargó a los subcomités que preparasen sus respectivos órdenes del día bienales para el próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, a fin de examinarlos en el MSC 92, y pidió a la Secretaría que les prestara ayuda en la forma habitual, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes: ser concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo;
- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2014-2015, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2014 o 2015, según proceda, y un resultado conexo en el orden del día posbienal del Comité, con el año de ultimación previsto; y
- .3 los órdenes del día bienales y provisionales no deberían contener subpuntos, y los puntos incluidos en los órdenes del día provisionales deberían corresponder a los resultados que figuran en el orden del día bienal del Subcomité.

19.37 El Comité pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborara las propuestas del Comité relativas al Plan de acción de alto nivel correspondientes al próximo bienio, a fin de que las examinase el MSC 92 y se presentasen posteriormente al C 110 con miras a su inclusión en el Plan de acción del alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015, teniendo en cuenta que, como es habitual, el NAV 59 y el DSC 18 informarán directamente a la CWGSP 13 y al Consejo, en su 27º periodo de sesiones extraordinario, según proceda, acerca de sus órdenes del día bienales propuestos para el próximo bienio.

INICIATIVA DE EXAMEN Y REFORMA

19.38 El Comité tomó nota de que, en el C 108, el Secretario General (C 108/3/3 y C 109/3/1) informó sobre su iniciativa de examen y reforma destinada a mejorar el mecanismo de prestación de servicios de la Organización a fin de afrontar la creciente carga de trabajo a medida que la Organización intenta abordar nuevas prioridades emergentes, y que el C 109 había examinado, entre otras cuestiones relacionadas con la iniciativa de examen y reforma, asuntos relativos a los medios de apoyo a las reuniones y la aplicación de las Directrices de los Comités (C 109/D).

19.39 A este respecto, el Comité tomó nota en particular de que el C 109 (MSC 91/19/9) había examinado y refrendado, en principio, la reestructuración de los subcomités, reduciendo de esta manera de nueve a siete el número total de subcomités, lo cual se traduciría en un posible ahorro de cuatro semanas de reunión por bienio, así como el

establecimiento de un nuevo subcomité que se ocupe exclusivamente de cuestiones relacionadas con el medio ambiente y, consecuentemente, el establecimiento de un subcomité para examinar cuestiones relacionadas con la carga (tanto líquida como sólida), la fusión de los Subcomités NAV y COMSAR en un subcomité, la fusión de los Subcomités FP, DE y SLF en dos subcomités y el cambio de la denominación del Subcomité FSI para reflejar de una manera más precisa la labor que realiza actualmente.

19.40 Asimismo, el Comité tomó nota de que el Consejo había invitado al MSC y al MEPC a que examinaran con prontitud las repercusiones y la viabilidad de las propuestas pertinentes que afectan a su ámbito de competencia, incluidas las nuevas denominaciones de los subcomités en cuestión, y a que informasen al C 110 al respecto.

19.41 El Comité mantuvo un detallado debate sobre los resultados de la consideración por el Consejo de la iniciativa de examen y reforma del Secretario General (C 109/D y MSC 91/19/9). Aunque muchas de las delegaciones que intervinieron reconocieron la necesidad de que la Organización consiguiese ahorros importantes, se manifestaron una serie de preocupaciones por las propuestas, particularmente acerca de la necesidad de obrar con cautela y llevar a cabo un análisis completo de los efectos sobre el trabajo de la Organización antes de introducir los cambios.

19.42 La mayoría de las delegaciones que intervinieron manifestaron su apoyo, en principio, a la reducción propuesta del número de subcomités y a la fusión conexas de algunos subcomités. Una serie de delegaciones opinaron que se debería intentar conseguir mejoras de eficiencia dentro de la estructura actual (por ejemplo, frecuencia de las reuniones). Una serie de delegaciones destacaron la carga de trabajo de algunos subcomités y la necesidad de garantizar que el trabajo siga ejecutándose con una calidad adecuada. Una serie de delegaciones manifestaron su inquietud sobre los nombres propuestos para los subcomités y formularon propuestas para modificar los nombres y aclarar sus responsabilidades sobre cuestiones técnicas.

19.43 Con respecto a puntos específicos, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas durante el debate:

- .1 las cuestiones de búsqueda y salvamento deberían mantenerse en el ámbito del Subcomité COMSAR y examinarse anualmente;
- .2 era necesario seguir examinando el nuevo subcomité de cargas propuesto y la labor del Grupo ESPH;
- .3 en lugar de reducir el número de órganos subsidiarios, podría examinarse con más detalle la frecuencia de las reuniones de los subcomités;
- .4 sería de utilidad que el número de días y reuniones fuera flexible;
- .5 cualquier cambio debería permitir obtener una mayor eficiencia y ahorros;
- .6 la flexibilidad en el número de grupos de trabajo y de redacción también podría facilitar la labor de los subcomités con mucho trabajo, aunque otros señalaron que el número máximo no debería incrementarse;
- .7 la navegación-e podría examinarse en los lapsos interperiodos;
- .8 era necesario examinar cuidadosamente el mandato del subcomité de medio ambiente propuesto; y

- .9 cualquier decisión que se tome debería adoptarse por consenso y tras un proceso completo de consultas.

19.44 La delegación de Chipre, con el apoyo de otras, propuso celebrar una reunión conjunta MSC/MEPC durante el vigésimo octavo periodo de sesiones de las Asamblea para aprobar el proceso de examen y reestructuración de los subcomités. A este respecto, el Secretario General señaló que su intención era implantar la posible reestructuración de los subcomités a comienzos de enero de 2014 y que, por lo tanto, esperar hasta la Asamblea para dar comienzo al proceso supondría retrasar otros dos años el proceso de examen y reforma.

19.45 La delegación de las Islas Cook, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó preocupación por la reducción propuesta en el número de subcomités y sugirió que podrían conseguirse más fácilmente importantes ahorros en el presupuesto mediante la reducción de la frecuencia de las reuniones de los subcomités de que se trate. En el anexo 40 figura la declaración de las Islas Cook en relación con sus propuestas.

19.46 El Comité tomó nota de que el C 109 ya había refrendado algunas de las medidas sobre los cambios propuestos con respecto a las prácticas para el desarrollo de las labores que inciden en las Directrices para los Comités, incluido llevar a cabo una prueba de las revisiones en cuanto a las anotaciones a los órdenes del día y los informe resumidos (párrafo 3.11 del C 109/D), si bien al mismo tiempo observó que no se tenía la intención de poner punto final a las aportaciones de los Comités acerca de estas cuestiones.

19.47 Tras este extenso debate, el Comité encargó a la Secretaría que preparara una propuesta detallada con los nombres propuestos, los mandatos, los órdenes del día y órdenes del día bienales, un análisis costes-beneficios y las fechas de reunión para cada órgano, a fin de que se examinase en el MEPC 65 y el MSC 92, teniendo presentes las observaciones formuladas en este periodo de sesiones.

19.48 Al examinar los cambios propuestos en las prácticas para el desarrollo de las labores que inciden en las Directrices de los Comités, así como el mecanismo propuesto para la atribución de prioridades en la Organización, el Comité decidió profundizar en el examen de estas cuestiones en el MSC 92, y acordó constituir un grupo de trabajo sobre esta cuestión, y a continuación invitó a los Estados Miembros a que presentaran observaciones y propuestas para el próximo periodo de sesiones.

ACTIVIDADES, PRIORIDADES Y PLAN DE SEMANAS DE REUNIÓN DE LOS COMITÉS Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES PARA EL BIENIO 2014-2015

19.49 El Comité recordó que en el párrafo 3.5 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2) se requiere que, al término del primer año del bienio, los Presidentes de los Comités presenten a sus Comités respectivos un plan conjunto que incluya las actividades, prioridades y reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares durante el bienio siguiente para examinarlo en el año posterior, con miras a incluirlo en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

19.50 El Comité, tras haber tomado nota de las propuestas de semanas de reunión previstas que figuran en el documento MSC 91/19/1 (Presidentes del MSC y el MEPC), acordó que, a los efectos de planificación presupuestaria, el número semanas de reunión para el próximo bienio debería reducirse de 25 a 21, con miras a que se refleje en las

propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General para el bienio 2014-2015, y pidió a la Secretaría que informara de ello al C 110.

19.51 Por lo que respecta al número de días de reunión del MSC, el Comité aprobó ocho días para el MSC 93 (mayo de 2014), cinco días para el MSC 94 (diciembre de 2014) y ocho días para el MSC 95 (mayo de 2015), a fin de incluirlos en las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General para el bienio 2014-2015, y pidió a la Secretaría que informara de ello al C 110.

REUNIONES INTERPERIODOS

19.52 El Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el ámbito de los distintos puntos del orden del día, aprobó/confirmó, según proceda, las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 la primera reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción (E&T 19), que se celebrará del 22 al 26 de abril de 2013, según se acordó al tratar el punto 13 del orden del día (párrafo 13.16);
- .2 la segunda reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción (E&T 20), que se celebrará inmediatamente después del DSC 18, del 16 al 20 de septiembre de 2013 (párrafo 13.16); y
- .3 una reunión del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará en 2013, según lo aprobado por el MEPC 64,

e invitó al Consejo a que refrendara dichas decisiones.

Simposio sobre la seguridad de los buques del futuro

19.53 El Comité tomó nota de que el Simposio sobre la seguridad de los buques del futuro (MSC 91/INF.8) se celebrará en la sede de la OMI los días 10 y 11 de junio de 2013, dos días antes del MSC 92, y de que se publicará oportunamente información más detallada sobre el programa del Simposio, los ponentes y los aspectos logísticos.

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y PREPARATIVOS PROPUESTOS PARA EL MSC 92

Cuestiones de fondo para su inclusión en los órdenes del día del MSC 92 y MSC 93

19.54 El Comité aceptó las cuestiones de fondo para incluirlas en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 92^o y 93^o, que figuran en el documento MSC 91/WP.13.

Constitución de grupos de trabajo y de redacción durante el MSC 92

19.55 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el ámbito de los distintos puntos del orden del día, el Comité acordó que en su 92^o periodo de sesiones deberían constituirse grupos de trabajo sobre las siguientes cuestiones:

- .1 seguridad de los buques de pasaje;
- .2 normas basadas en objetivos; y
- .3 examen y reforma de la Organización,

y acordó constituir también un grupo de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

19.56 El Comité acordó que es posible que también tuviera que constituirse el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG).

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

19.57 El Comité tomó nota de que está previsto, en principio, que su 92º periodo de sesiones se celebre del 12 al 21 de junio de 2013 y su 93º periodo de sesiones en mayo de 2014.

20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2013

20.1 El Comité reeligió por unanimidad al Sr. Christian Breinholt (Dinamarca) Presidente y al Sr. M. Segar (Singapur) Vicepresidente, ambos para 2013.

21 OTROS ASUNTOS

Inquietudes ante el incumplimiento de las resoluciones A.949(23) y A.987(24)

21.1 El Comité examinó el documento MSC 91/21 (ICS, BIMCO, INTERCARGO, IPTA e INTERTANKO), en el que se manifiesta preocupación en cuanto a la notificada falta de cumplimiento del Código para la investigación de siniestros, las Directrices de la Organización relativas a los lugares de refugio y las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, y en el que se le pide que examine qué medidas adicionales podría ser necesario adoptar a la luz de la experiencia adquirida con el suceso del **M/T Stolt Valor**, teniendo en cuenta el Plan de acción del alto nivel de la Organización, con especial énfasis en el principio estratégico 7.2.

21.2 El observador de la ICS, al presentar el documento MSC 91/21, recalcó las preocupaciones de los coautores de dicho documento por el hecho de que parte de la información facilitada en la ponencia de la ROPME ante el MEPC 64 (MEPC 64/INF.30) difería de manera importante de lo que dicho observador entendía de los sucesos según el seguimiento hecho por la ICS y otras asociaciones del sector. El texto de la declaración formulada por la ICS figura en el anexo 40.

21.3 ROPME/MEMAC facilitaron una exposición detallada del suceso, con observaciones sobre el contenido del documento MSC 91/21. El texto de la declaración formulada por ROPME/MEMAC figura también en el anexo 40.

21.4 La delegación de Liberia recordó su intervención verbal durante el MEPC 64 en respuesta al documento MEPC 64/INF.30 (ROPME) y dio una visión general del suceso relativo a **M/T Stolt Valor** desde la perspectiva del Estado de abanderamiento. El texto de la declaración formulada por la delegación de Liberia figura en el anexo 40.

21.5 Una serie de delegaciones, incluidos observadores del sector, también manifestaron sus opiniones acerca de esta cuestión. Se acordó en general que los Estados ribereños deberían facilitar la provisión de lugares de refugio, que la gente de mar debería recibir un trato justo y que se deberían tener presentes las Directrices de la OMI pertinentes al responder a un siniestro.

21.6 La delegación de la República Islámica del Irán respaldó las opiniones manifestadas por la ROPME/MEMAC. El texto de la declaración formulada por la República Islámica del Irán figura en el anexo 40.

21.7 Al resumir la cuestión, el Presidente recalcó la necesidad de que todas las partes interesadas tengan en cuenta las orientaciones formuladas en las actuales resoluciones A.949(23) y A.987(24) cuando determinen y respondan a peticiones de lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, garantizando especialmente el trato justo de la gente de mar afectada por el siniestro. El Comité refrendó la petición del Presidente al Estado de abanderamiento de que presente a la Organización, lo antes posible, el informe sobre la investigación del siniestro (resolución A.949(23)).

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

21.8 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 91/INF.6 sobre el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS).

Advertencia referente a la avería en la recepción de la señal del GNSS por radiointerferencias

21.9 La delegación de la República de Corea formuló una declaración en la que se facilita información y un recordatorio respecto de la necesidad de precaución debido a la avería en la recepción de la señal del GNSS por radiointerferencias en el mar Amarillo. El texto de dicha declaración figura en el anexo 40.

Cuestión relativa a la seguridad marítima en general

21.10 La delegación de la República Islámica del Irán hizo una declaración, la cual figura en el anexo 40.

22 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

22.1 Se invita a la Asamblea a que, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, a que:

- .1 examine y adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (párrafo 3.94 y anexo 10);
- .2 examine y adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Adopción de enmiendas al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (párrafo 3,95 y anexo 11);
- .3 examine y adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (párrafo 3.96 y anexo 12);
- .4 examine y adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la Adopción del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) (párrafo 10.21 y anexo 16);
- .5 examine y adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones (párrafo 11.10 y anexo 23);

-
- .6 examine y adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias a bordo (párrafo 11.12 y anexo 24); y
- .7 confirme las enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada), que se distribuyó mediante la circular SN.1/Circ.319 (párrafo 12.7).
- 22.2 Se invita al Comité a que, en su 110º periodo de sesiones:
- .1 refrende los resultados no previstos acordados en el último periodo de sesiones para su inclusión en el actual Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2012-2013 (párrafo 19.33 y anexos 36 y 37);
- .2 tome nota del orden del día posbienal actualizado del Comité de Seguridad Marítima (párrafo 19.34 y anexo 38);
- .3 tome nota del informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013 (párrafo 19.35 y anexo 39);
- .4 tome nota de los resultados de las deliberaciones preliminares sobre cuestiones relacionadas con la iniciativa de examen y reforma y de que en el MSC 92 se procederá a realizar un examen pormenorizado de las mismas (párrafos 19.36 a 19.48);
- .5 tome nota de que a los efectos de planificación presupuestaria, el número de semanas de reunión previstas para el próximo bienio se reducirá de 25 a 21, con miras a su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General para el bienio 2014-2015 (párrafo 19.50);
- .6 por lo que respecta al número de días de reunión del MSC, el Comité aprobó ocho días para el MSC 93 (mayo de 2014), cinco días para el MSC 94 (diciembre de 2014) y ocho días para el MSC 95 (mayo de 2015), con miras a su inclusión en las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General para el bienio 2014-2015 (párrafo 19.51); y
- .7 refrende las reuniones interperiodos aprobadas para 2013 (párrafo 19.52).
- 22.3 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que, en su 66º periodo de sesiones:
- .1 tome nota de la aprobación concurrente de la circular MSC-MEPC.2/Circ.11: "Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables" (párrafo 2.2);
- .2 tome nota de la adopción concurrente, mediante la resolución MSC.340(91), de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ, idénticas a las enmiendas al Código adoptadas mediante la resolución MEPC.225(64) (párrafo 3.84);
- .3 tome nota de la decisión concurrente acerca de cómo otorgar carácter obligatorio al código polar, en particular que la estructura del proyecto de código polar debería constar de una parte general, de una parte sobre

- medidas de seguridad y una parte sobre medidas para prevenir la contaminación (párrafo 8.6);
- .4 tome nota de la decisión concurrente de invitar a los Estados Miembros interesados a que presenten en un periodo de sesiones futuro propuestas con respecto a un proyecto de directrices sobre la comunicación de información en virtud de los instrumentos de la OMI, en particular en relación con las legislaciones nacionales, incluida la frecuencia con la que habría que efectuar dichas notificaciones y el idioma en que debería presentarse esta información (párrafo 10.5);
 - .5 tome nota de la decisión concurrente de dar instrucciones al Subcomité FSI para que examine en detalle las dificultades que encuentran los Estados Miembros para cumplir las distintas prescripciones de notificación obligatoria, teniendo en cuenta la constitución de un grupo directivo de alto nivel para reducir las prescripciones administrativas (SG-RAR), con miras a evitar que se duplique la labor (párrafo 10.6);
 - .6 tome nota de las medidas pertinentes adoptadas en relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) (párrafos 10.19 a 10.30 y anexo 16);
 - .7 tome nota de las medidas pertinentes adoptadas en relación con el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR) (párrafos 10.31 a 10.36 y anexo 19);
 - .8 tome nota de la aprobación concurrente del proyecto de resolución de la Asamblea "Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones" (párrafo 11.10 y anexo 23);
 - .9 tome nota de la aprobación concurrente de la circular aprobada MSC-MEPC.7/Circ.8: "Directrices para la implantación operacional del Código IGS por las compañías" (párrafo 11.11);
 - .10 tome nota de los resultados de las deliberaciones preliminares sobre cuestiones relacionadas con la iniciativa de examen y reforma, en especial de que se le había pedido a la Secretaría que elaborase una propuesta pormenorizada con respecto a la reestructuración de sus comités, para su examen en el MEPC 65 y en el MSC 92 (párrafos 19.36 a 19.48); y
 - .11 tome nota de la aprobación concurrente en relación con una reunión del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará en 2013 (párrafo 19.52).
- 22.4 Se invita al Comité de Cooperación Técnica a que, en su 63º periodo de sesiones:
- .1 tome nota de la necesidad observada de que algunos países, identificados en el documento COMSAR 16/5/2, cuenten con creación de capacidad y asistencia técnica para poder garantizar que sus puntos de contacto de búsqueda y salvamento responden a tiempo al recibir alertas de socorro (párrafo 9.6);
 - .2 tome nota de la aprobación de las prioridades temáticas para el PICT correspondientes al bienio 2014-2015 y adopte las medidas que estime oportunas (párrafo 14.9 y anexo 33); y

- .3 tome nota de los resultados sobre cuestiones relativas a la creación de capacidad por lo que respecta a la implantación de nuevas medidas (párrafos 15.1 a 15.10).

22.5 Se invita al Comité de Facilitación a que, en su 38º periodo de sesiones, tome nota de que el MSC 91 se mostró conforme con la decisión del MEPC 64 de aclarar mejor el significado de la expresión "originales" que han de llevarse a bordo de los buques, teniendo presente la labor en curso del Comité de Facilitación sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, y toda otra tarea conexas que está llevando a cabo la Organización (párrafo 10.7).

22.6 Se invita al Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento a que, en su 17º periodo de sesiones, tome nota de los resultados de las decisiones adoptadas en relación con las medidas cuya adopción se solicitó al COMSAR 16 (sección 9).

22.7 Se invita al Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (Subcomité FSI) a que, en su 21º periodo de sesiones, tome nota de los resultados de las decisiones adoptadas en relación con las medidas cuya adopción se solicitó al FSI 20 (sección 10) y, en particular, a que:

- .1 tome nota de que el Grupo de trabajo especial sobre el examen de la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos conexos, desde un enfoque holístico, se reunirá durante el FSI 21 e informará directamente al MSC 92 (párrafos 3.33 a 3.35);
- .2 examine el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la notificación y distribución de información mediante el GISIS en el ámbito de las prescripciones de notificación obligatoria, según se indica en el anexo del documento FSI 20/3/1, y asesore a los Comités al respecto (párrafo 10.4);
- .3 tome nota de que se invitó a los Estados Miembros interesados a que presentasen propuestas sobre un proyecto de directrices sobre la comunicación de información en virtud de los instrumentos de la OMI, en particular en relación con las legislaciones nacionales, incluida la frecuencia con la que habría que efectuar dichas notificaciones y el idioma en que debería presentarse esta información (párrafo 10.5);
- .4 examine en detalle las dificultades que encuentran los Estados Miembros para cumplir las distintas prescripciones de notificación obligatoria, teniendo en cuenta que se había constituido un grupo directivo de alto nivel para reducir las prescripciones administrativas (SG-RAR), con miras a evitar que se duplique la labor (párrafo 10.6);
- .5 aclare mejor el significado de la expresión "originales" que han de llevarse a bordo de los buques, teniendo presente la labor en curso del Comité de Facilitación sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, y toda otra tarea conexas que está llevando a cabo la Organización (párrafo 10.7);
- .6 empiece a revisar la circular FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MS.C.1/Circ.1409, según sea necesario, y tome nota de que se encargó a la Secretaría que preparase una nota que contenga estas prescripciones, lo que podría conducir a la revisión de la citada circular y/o de la enmienda

del apéndice 12 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27)), según proceda (párrafo 10.8);

- .7 elabore una estrategia detallada para la elaboración de un instrumento no obligatorio sobre normas de seguridad para los buques no regidos por los convenios y delimite más claramente el resultado previsto que se espera, que inicialmente debería limitarse a las reglas comunes y las que son específicas para buques de pasaje no regidos por los convenios a fin de mejorar las capacidades de los Estados Miembros, con miras a su examen en el MSC 92 de cara a su inclusión en el Plan de acción de alto nivel para el próximo bienio (párrafo 10.13);
- .8 tome nota de que se encargó a la Secretaría que publicara una versión de la copia auténtica certificada de las enmiendas a un convenio en el sitio de IMODOCS, con la función de control de cambios, y de fijar un plazo para la distribución de las copias auténticas certificadas, preferiblemente en el momento de la adopción, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la Oficina Jurídica (párrafo 10.15);
- .9 elabore, en el FSI 21, un nuevo instrumento no obligatorio en forma de proyecto de resolución de la Asamblea, que solamente contenga los anexos del actual Código no obligatorio para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que se examinarán en el futuro del mismo modo, puesto que los anexos del Código no obligatorio se han actualizado periódicamente desde su adopción inicial (párrafo 10.30);
- .10 tome nota de las decisiones adoptadas en relación con el proyecto de Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) y adopte las medidas que estime oportunas (párrafos 10.19 a 10.30 y anexo 16);
- .11 tome nota de las decisiones pertinentes adoptadas en relación con el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR) y adopte las medidas que estime oportunas (párrafos 10.31 a 10.36 y anexo 19);
- .12 examine el documento STW 43/10/5 en el ámbito de su labor sobre cuestiones relacionadas con la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección (MSC.1/Circ.1371) (párrafo 11.13); y
- .13 tomando en consideración la opinión del Grupo de expertos en EFS de que debería examinarse la conveniencia de establecer bases de datos sobre siniestros que sean accesibles y contengan las causas originales detalladas, y de que deberían examinarse los datos disponibles comercialmente, perfeccione el correspondiente módulo del GISIS (párrafo 16.11).

22.8 Se invita al Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) a que, en su 44^o periodo de sesiones, tome nota de los resultados de las decisiones adoptadas en relación con las medidas cuya adopción se solicitó al STW 43 (sección 11) y, en especial, a que:

- .1 examine, en su debido momento, las cuestiones que le han sido remitidas en relación con las recomendaciones del Grupo de expertos en EFS

(MSC 91/WP.6) relativas al estudio de EFS sobre el transporte marítimo de mercancías peligrosas, en el marco de los puntos pertinentes del orden del día, asesore al respecto al Comité (párrafo 16.10.4);

- .2 examine, en su debido momento, las cuestiones que le han sido remitidas en relación con las recomendaciones del Grupo de expertos en EFS (MSC 91/WP.6) en relación con el estudio de EFS sobre los petroleros para crudos, en el marco de los puntos pertinentes del orden del día, y asesore al respecto al Comité (párrafo 16.15.5); y
- .3 tome nota de que se ha incluido, para su examen en el STW 44, un resultado no previsto sobre las prescripciones de visión cromática (párrafo 19.29).

22.9 Se invita al Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) a que, en su 59º periodo de sesiones, tome nota de los resultados de las decisiones adoptadas sobre las medidas solicitadas al NAV 58 (sección 12) y, en especial, a que tome nota de que se han incluido para su examen en el NAV 59 dos resultados no previstos sobre el sistema de navegación por satélite BeiDou (sección 12 y párrafos 19.20 y 19.21).

22.10 Se invita al Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) a que, en su 18º periodo de sesiones, tome nota de los resultados de las decisiones adoptadas en relación con las medidas cuya adopción se solicitó al DSC 17 y, en especial, a que examine las cuestiones que le han sido remitidas con respecto a las recomendaciones del Grupo de expertos en EFS (MSC 91/WP.6) en relación con el estudio de EFS sobre el transporte marítimo de mercancías peligrosas, en el marco del punto existente del orden del día sobre "Enmiendas al Código IMDG y sus suplementos", y a que asesore al respecto al Comité (sección 13 y párrafos 16.10.1 y 16.10.3).

22.11 Se encarga al Subcomité de Protección Contra Incendios (Subcomité FP) a que, en su 56º periodo de sesiones:

- .1 examine las cuestiones que le han sido remitidas en relación con las recomendaciones del Grupo de expertos en EFS (MSC 91/WP.6), en relación con el estudio de la EFS sobre el transporte marítimo de mercancías peligrosas en el marco de los puntos pertinentes del orden del día, y a que asesore al respecto al Comité (párrafos 16.10.2 y 19.12); y
- .2 examine, en su debido momento, las cuestiones que le han sido remitidas con respecto a las recomendaciones del Grupo de expertos en EFS (MSC 91/WP.6) en relación con el estudio de EFS sobre los petroleros para crudos, y asesore al respecto al Comité (párrafos 16.15.5, 16.15.6, 19.13 y 19.14).

22.12 Se encarga al Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) a que, en su 57º periodo de sesiones:

- .1 tome nota de que el MSC 91 se ha mostrado conforme con la decisión del MEPC 64 acerca de cómo otorgar carácter obligatorio al código polar, en especial que la estructura del proyecto de código polar debería constar de una parte general, una parte sobre medidas de seguridad y una parte sobre medidas para prevenir la contaminación, y adopte las medidas apropiadas al respecto (párrafo 8.6);

- .2 examine los informes sobre los sucesos del **BBC Atlantic, Star Java, Knud Lauritzen, Sand Falcon** y **Wellservicer**, así como el análisis y observaciones presentadas por el Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FSI sobre análisis de siniestros (FSI 20/5) y asesore al respecto al Comité (párrafo 10.14);
- .3 examine los proyectos de enmiendas al Código IDS y las preocupaciones en relación con la aplicación de la regla III/1.4.2 del Convenio SOLAS, junto con el proyecto de circular MSC sobre orientaciones para redactar enmiendas al Código IDS, y adopte las medidas oportunas (párrafo 10.18);
- .4 examine, en su debido momento, las cuestiones que le han sido remitidas con respecto a las recomendaciones del Grupo de expertos en EFS (MSC 91/WP.6) en relación con el estudio de EFS sobre los petroleros para crudos, en el marco de los puntos pertinentes del orden del día, y asesore al respecto al Comité (párrafos 16.15.3 y 19.22); y
- .5 examine también el documento MSC 91/18 dentro del punto del orden del día "Elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos de los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS", e informe en el MSC 92 al respecto (párrafo 18.6).

22.13 Se encarga al Subcomité de estabilidad y líneas de carga y de seguridad de pesqueros (Subcomité SLF) que, en su 55º periodo de sesiones, elabore un procedimiento para calcular el número de buques pesqueros de cada Estado Contratante del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (resolución 5), como una cuestión de alta prioridad dentro del punto de su orden del día titulado "Otros asuntos", con objeto de presentarlo al MSC 92 para su aprobación (párrafo 2.4).

(Los anexos se publicarán en adiciones al presente documento)
