

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
95º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

MSC 95/22
19 junio 2015
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 95º PERIODO DE SESIONES**

ÍNDICE

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	31
5	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	35
6	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	39
7	EXAMEN DEL FUNCIONAMIENTO Y AUDITORÍA DE LOS CENTROS DE DATOS LRIT	42
8	TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (Informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	43
9	FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA (Informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité)	44
10	PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE (Informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité)	50
11	NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (Informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité)	57
12	SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE (Cuestiones urgentes derivadas del 2º periodo de sesiones del Subcomité)	60

Sección	Página	
13	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	68
14	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	69
15	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	70
16	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	75
17	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	76
18	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	77
19	PROGRAMA DE TRABAJO	77
20	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2016	91
21	OTROS ASUNTOS	91
22	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	99

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 RESOLUCIÓN MSC.391(95) – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE UTILICEN GASES U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN (CÓDIGO IGF)
- ANEXO 2 RESOLUCIÓN MSC.392(95) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO (CAPÍTULOS II-1, II-2 Y APÉNDICE)
- ANEXO 3 RESOLUCIÓN MSC.393(95) – ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC)
- ANEXO 4 RESOLUCIÓN MSC.394(95) – ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MSC.395(95) – ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.396(95) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN), 1978, EN SU FORMA ENMENDADA

-
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.397(95) – ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 8 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN), 1978, EN SU FORMA ENMENDADA
- ANEXO 9 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 10 PROYECTO DE CIRCULAR STCW SOBRE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.398(95) – ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO IS 2008)
- ANEXO 12 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA INTRODUCCIÓN DEL CÓDIGO IS 2008
- ANEXO 13 RESOLUCIÓN MSC.399(95) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA INSTALACIÓN DE TUBERÍAS DE PLÁSTICO EN LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.753(18)), ENMENDADAS MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MSC.313(88)
- ANEXO 14 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA II-2/13 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 15 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO ESP 2011
- ANEXO 16 RESOLUCIÓN MSC.400(95) – ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES REVISADAS PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES (RESOLUCIÓN MSC.263(84), ENMENDADA)
- ANEXO 17 RESOLUCIÓN MSC.401(95) – NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RECEPTORES DE RADIONAVEGACIÓN MULTISISTEMAS DE A BORDO
- ANEXO 18 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI
- ANEXO 19 INFORMES SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 20 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 21 INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- ANEXO 22 PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y A LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2016-2017 DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

- ANEXO 23 ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- ANEXO 24 MENSAJE DEL SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS
- ANEXO 25 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ENTRADA
EN VIGOR E IMPLANTACIÓN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO
DE 2012
- ANEXO 26 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE ENMIENDAS A
LA RECOMENDACIÓN SOBRE MEDIOS PARA EL TRANSBORDO DE
PRÁCTICOS (RESOLUCIÓN A.1045(27))
- ANEXO 27 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES Y OBSERVADORES

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El Comité de seguridad marítima celebró su 95º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 3 al 12 de junio de 2015, bajo la presidencia del Sr. Christian Breinholt (Dinamarca). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, el Sr. Abdullah Muhammad Segar (Singapur).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Miembros y de Miembros Asociados; representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas; observadores de organizaciones intergubernamentales que han concluido acuerdos de cooperación, y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en la lista del documento MSC 95/INF.1.

1.3 Asimismo, asistieron al periodo de sesiones el Presidente del Consejo, el Sr. Jeffrey G. Lantz (Estados Unidos), el Presidente del Comité de protección del medio marino, el Sr. Arsenio Domínguez (Panamá) y el Presidente del Comité de facilitación, el Sr. Yury Melenas (Federación de Rusia).

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 del sitio web de la OMI en el enlace siguiente: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

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 recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Comité.

Zozobra del buque de pasaje *Eastern Star*

1.6 En respuesta al pésame manifestado por el Secretario General por la zozobra del buque de pasaje *Eastern Star* en el río Yangtze, la delegación de China expresó su sincero agradecimiento e informó al Comité de que las autoridades de dicho país estaban movilizando el mayor número de recursos para las operaciones de búsqueda y salvamento.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.7 El Comité adoptó el orden del día (MSC 95/1) y acordó guiarse en su labor por el calendario provisional (MSC 95/1/1), enmendado, teniendo en cuenta que estaba sujeto a ajustes en función de los avances logrados en cada jornada. A este respecto, la delegación de Bangladesh formuló una declaración, la cual figura en el anexo 27. Además, la delegación de Malta dejó constancia de su protesta por no haberse incluido un punto adicional independiente en el orden del día para debatir las cuestiones relacionadas con la migración mixta por mar (véase el párrafo 21.1). El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figuran en el documento MSC 95/INF.21.

Poderes

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

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del C 113, LEG 102 y MEPC 68

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el C 113 (MSC 95/2), el LEG 102 (MSC 95/2/1) y el MEPC 68 (MSC 95/2/2) y adoptó las medidas oportunas al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

Resultados del PPR 2

2.2 El Comité examinó las medidas solicitadas por el Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (Subcomité PPR) en su 2º periodo de sesiones (PPR 2/21, PPR 2/21/Add.1 y MSC 95/2/3) y, en particular:

- .1 aprobó el proyecto de interpretación unificada de la regla II-2/16.3.3 del Convenio SOLAS relativa a los productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno y encargó al Grupo de redacción sobre el examen y la adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, constituido en el ámbito del punto 3 del orden del día, que preparara el proyecto de circular MSC conexas para someterlo al examen y aprobación del Comité;
- .2 hizo suya la decisión del MEPC 68 y aprobó el proyecto de interpretación unificada del párrafo 15.13.5 del Código CIQ relativa a los productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno y encargó al Grupo de redacción anteriormente mencionado que preparara el proyecto de circular MSC-MEPC conexas para someterlo al examen y aprobación del Comité; y
- .3 tomó nota de que se había llegado a un mejor entendimiento de la regla VI/5-2 del Convenio SOLAS: "Prohibición de la mezcla de cargas líquidas a granel y de los procesos de producción durante las travesías por mar" y de que, por consiguiente, no era necesario elaborar nuevas orientaciones sobre la aplicación de dicha regla. A este respecto, la delegación de los Países Bajos opinó que este mejor entendimiento de la mencionada regla debería garantizar su interpretación correcta y su plena y adecuada implantación.

Informe del Grupo de redacción

2.3 Tras examinar la parte del informe del Grupo de redacción relativa a este punto del orden del día (MSC 95/WP.6), el Comité aprobó:

- .1 la circular MSC.1/Circ.1501: "Interpretación unificada de la regla II-2/16.3.3 del Convenio SOLAS para los productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno"; y
- .2 la circular MSC-MEPC.5/Circ.10: "Interpretación unificada del párrafo 15.13.5 del Código CIQ sobre los productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno".

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 examinar y adoptar propuestas de enmienda a:

- .1 los capítulos II-1 y II-2, así como al apéndice del anexo (Certificados), del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio; y
- .2 el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla VI/1-1.1 del Convenio.

3.2 Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado, estuvieron presentes más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, de conformidad con lo dispuesto en los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio. De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 y al Código obligatorio en virtud del Convenio se distribuyeron entre todos los Miembros de la OMI y los Gobiernos Contratantes del Convenio, mediante las circulares nº 3513, de 2 de diciembre de 2014, y nºs 3488 y 3489, ambas de 17 de noviembre de 2014, respectivamente.

3.3 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 la adopción de las citadas 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 los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo II del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS. 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 entre todos los Miembros de la OMI y las Partes en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, mediante la circular nº 3515, de 2 de diciembre de 2014.

3.4 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 citadas 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 los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS. 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 entre todos los Miembros de la OMI y las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, mediante la circular nº 3516, de 2 de diciembre de 2014.

3.5 Se invitó a las Partes en el Convenio de formación 1978, a que participasen en el examen y adopción de las propuestas de enmienda al capítulo V de dicho convenio, y de las secciones nuevas A-V/3 y B-V/3 del Código de formación. Durante el examen y adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado, estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes en el Convenio de formación 1978, de conformidad con lo

dispuesto en el artículo XII 1) a) iv) y en la regla I/1.2.3 del Convenio. De conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) i) del Convenio, las propuestas de enmienda al Convenio de formación 1978 y a las partes A y B del Código de formación se distribuyeron entre todos los Miembros de la OMI y las Partes en el Convenio, mediante la circular nº 3508, de 2 de diciembre de 2014.

3.6 También se invitó al Comité a que examinase y aprobase los proyectos de circulares MSC relativas a:

- .1 las orientaciones sobre las pruebas de presión de los contornos de los tanques de carga de hidrocarburos dirigidas por el capitán;
- .2 las Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas (MSC.1/Circ.1395/Rev.1);
- .3 las Directrices sobre la presentación de información y la cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no incluidas en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y sus condiciones de transporte (MSC.1/Circ.1453); y
- .4 Enmiendas a las Directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse (MSC.1/Circ.1454).

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974

Propuestas de enmienda al capítulo II-1 del Convenio SOLAS

Parte A – Generalidades – Regla 2 – Definiciones

Parte F – Proyectos y disposiciones alternativos – Regla 55.1 – Finalidad

Parte F – Proyectos y disposiciones alternativos – Regla 55.2 – Generalidades

Parte F – Proyectos y disposiciones alternativos – Regla 55.3 – Análisis técnico

Nueva parte G – Buques que utilicen combustibles de bajo punto de inflamación – Regla 56 – Ámbito de aplicación

Nueva parte G – Buques que utilicen combustibles de bajo punto de inflamación – Regla 57 – Prescripciones para los buques que utilicen combustibles de bajo punto de inflamación

3.7 El Comité recordó que el BLG 17, el CCC 1 y el Grupo mixto de trabajo sobre el Código Polar y el Código IGF, constituido en el MSC 94, habían elaborado un proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, con el fin de conferir carácter obligatorio al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), aprobado en el MSC 94.

Buques con inmunidad soberana

3.8 El Comité examinó el documento MSC 95/3/18 (España y Países Bajos), en el que se propone suprimir el párrafo 5 del proyecto de nueva regla II-1/56 del Convenio SOLAS, por el que se exime a los buques que gozan de inmunidad soberana de la aplicación obligatoria del Código IGF, y tomó nota de las opiniones siguientes expresadas durante las deliberaciones:

- .1 los buques que sean propiedad de un Gobierno no deberían estar exentos de la aplicación del Código IGF, dado que en este código se explican disposiciones de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS que no incluyen exenciones para los buques que son propiedad de un Gobierno, debido a que incluyen disposiciones fundamentales sobre la seguridad que deberían cumplir todos los buques;
- .2 el proyecto de regla II-1/56.5 del Convenio SOLAS resulta claro y se ajusta a otras disposiciones del Convenio SOLAS, como por ejemplo, las reglas V/1.1, XI-2/2.3 y XIV/2.4 del Convenio SOLAS;
- .3 los capítulos IX y XI-2 del Convenio SOLAS, que incluyen exenciones para los buques que son propiedad de un Gobierno, se refieren a los procedimientos de auditoría y de protección, más que al proyecto, equipo y medios de los buques;
- .4 las razones que han llevado a incluir una exención para los buques que son propiedad de un Gobierno en el capítulo XIV (Medidas de seguridad para los buques que operen en aguas polares) del Convenio SOLAS excedían las consideraciones técnicas;
- .5 ampliar el alcance del Código IGF para incluir a los buques que son propiedad de un Gobierno no es sólo una cuestión técnica, sino que también se refiere a la soberanía de los Estados;
- .6 a menudo, los buques que son propiedad de un Gobierno se proyectan, construyen y operan con arreglo a normas distintas y, frecuentemente, más estrictas, en las que se tienen en cuenta las misiones no comerciales de carácter único que pueden ser llamados a realizar;
- .7 los buques que son propiedad de un Gobierno que cumplen prescripciones más estrictas que las incluidas en el Convenio SOLAS suelen ser buques de la armada, mientras que otros buques que son propiedad de un Gobierno deberían cumplir con el Convenio SOLAS en materia de proyecto, equipo y medios, y, por ende, con el Código IGF; y
- .8 el proyecto de regla II-1/56.5 del Convenio SOLAS aborda las preocupaciones sobre la seguridad planteadas en el documento MSC 95/3/18, al establecer que los buques operados por un Gobierno deberían actuar de manera acorde con el Código IGF.

3.9 Después de haber examinado las opiniones expresadas anteriormente, el Comité decidió mantener el párrafo 5 del proyecto de regla II-1/56 del Convenio SOLAS.

Exención de la aplicación del Código IGF para los buques gaseros

3.10 Al examinar la parte restante del proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, especialmente el proyecto de nueva regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS, el Comité recordó que la IACS había informado al MSC 94 de que, si tanto el Código IGF como el Código CIG se aplicaban simultáneamente a un mismo buque gasero, surgirían dificultades para aplicar prescripciones que difieren entre ambos códigos, por ejemplo, las relativas al emplazamiento de los tanques en el buque y a los espacios protegidos con el sistema de parada de emergencia.

3.11 A este respecto, el Comité tomó nota de la opinión del observador de la IACS de que el proyecto de nueva regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS, aprobado por el MSC 94 y recogido en el anexo 1 del documento MSC 95/WP.5, no daba margen para aprobar, caso por caso, la utilización de combustibles de bajo punto de inflamación que no fuesen carga en los buques gaseros con las disposiciones actuales referentes a los proyectos alternativos del Código CIG, dado que el proyecto de regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS estipula que el Código CIG habrá de aplicarse en todos los casos, excepto cuando se utilice como combustible el gas de evaporación procedente de la carga.

3.12 Posteriormente, el observador de la IACS pidió al Comité que aclarase si el Código IGF debía aplicarse o no a los buques regidos por el Código CIG que utilicen combustibles específicos de bajo punto de inflamación que no provienen del vapor ni de los gases de evaporación de su propia carga.

3.13 Al examinar la solicitud de aclaración de la IACS, el Comité recordó que el CCC 1 había acordado que el Código IGF no debía aplicarse a los buques gaseros regidos por el Código CIG que no utilizaran ningún otro gas ni combustible de bajo punto de inflamación, aparte del vapor o de los gases de evaporación de su propia carga. Por ello, la regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS se redactó del modo que aparece en el anexo 1 del documento MSC 95/WP.5.

3.14 El Comité recordó también que, en el MSC 94, el observador de la IACS había planteado la cuestión de las posibles dificultades que podían derivar de aplicar los dos códigos (es decir, el Código IGF y el Código CIG) a un mismo buque para el transporte de gas licuado (por ejemplo, problemas de interpretaciones múltiples y la prescripción de certificaciones dobles).

3.15 El Comité recordó además que el MSC 94 había decidido mantener sin cambios la regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS, basándose en la opinión de que la Administración responsable de la aprobación y la certificación podía resolver, caso por caso, cualquier dificultad que derivase de las prescripciones del Código IGF y del Código CIG que fuesen divergentes.

3.16 Dado que la cuestión se había vuelto a plantear en el presente periodo de sesiones, el Comité acordó tomar una decisión normativa respecto a la aplicación o no del Código IGF a los buques regidos por el Código CIG que utilicen combustibles específicos de bajo punto de inflamación que no sean vapor ni gases de evaporación de su propia carga, a fin de aclarar la cuestión de la aplicación del Código IGF a esos buques.

3.17 Por lo tanto, después de haber examinado las opiniones siguientes expresadas al respecto, a saber:

- .1 si tanto el Código IGF como el Código CIG se aplicasen a los buques gaseros, la gente de mar titulada conforme a lo dispuesto en la regla V/1-2 del Convenio de formación respecto de los buques tanque para el transporte de gas licuado estaría obligada también a titularse conforme a lo dispuesto en la regla V/3 del Convenio de formación para los buques regidos por el Código IGF;
- .2 si la palabra "cargas" se suprimiese del proyecto de regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS, los buques gaseros podrían utilizar combustibles de bajo punto de inflamación que no provengan del vapor ni de los gases de

- evaporación de su propia carga sin ninguna evaluación adicional del riesgo en cada caso;
- .3 todo buque que cumpla plenamente el Código CIG no debería tener que cumplir el Código IGF, independientemente de dónde provenga el combustible de bajo punto de inflamación;
 - .4 se debería evitar que tanto el Código IGF como el Código CIG se apliquen a los buques gaseros y sería preferible que no sean las Administraciones las que hayan de examinar la cuestión caso por caso, puesto que sería difícil conseguir una aplicación armonizada; y
 - .5 si el Código IGF no hubiese de aplicarse a los buques regidos por el Código CIG que utilicen combustibles de bajo punto de inflamación que no sean carga, la cuestión del emplazamiento de los tanques de combustible debería examinarse atentamente,

el Comité acordó que el Código IGF no debería aplicarse a los buques regidos por el Código CIG, ni siquiera en los casos en que los buques regidos por el Código CIG utilicen combustibles de bajo punto de inflamación que no son carga. Por consiguiente, el Comité dio instrucciones al Grupo de trabajo para que realizase las modificaciones necesarias del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, con el fin de reflejar la decisión normativa arriba expuesta.

3.18 Después de haber examinado todos los asuntos relacionados con el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, el Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda, sin perjuicio de las modificaciones que sean necesarias para plasmar la decisión normativa *supra* (véase el párrafo 3.17), incluidas las mejoras de la redacción, si procede.

Propuestas de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS

Regla 4 – Probabilidad de ignición

Regla 11 – Integridad estructural

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

3.19 El Comité recordó que el BLG 17, el CCC 1 y el Grupo mixto de trabajo sobre el Código polar y el Código IGF, constituido en el MSC 94, habían elaborado un proyecto de enmiendas a la regla II-2/4.2 del Convenio SOLAS, con el fin de conferir carácter obligatorio al Código IGF, aprobado por el MSC 94.

3.20 Al examinar el proyecto de enmiendas a la regla II-2/4.2 del Convenio SOLAS, el Comité acordó que éstas se deberían modificar para garantizar que se mantiene el permiso actual previsto en la regla II-2/4.2.4 vigente del Convenio SOLAS para los buques de carga existentes, con arreglo a las Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento (MSC.1/Circ.1500).

3.21 El Comité recordó también que el proyecto de enmiendas al párrafo 5.3.2.2 de la regla II-2/4 del Convenio SOLAS y el proyecto de enmiendas a las reglas II-2/11 y II-2/20 del Convenio SOLAS habían sido elaborados por el SSE 1 y aprobados por el MSC 94.

3.22 En el contexto de la regla II-2/20 del Convenio SOLAS, el Comité recordó que el MSC 94 había dado instrucciones al SSE 2 para que examinase el proyecto aprobado de

enmiendas a la regla II-2/20.3 del Convenio SOLAS, junto con la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, en aras de la coherencia.

3.23 A este respecto, tras haber examinado las cuestiones urgentes derivadas del SSE 2 sobre esta cuestión, el Comité convino en la modificación propuesta del proyecto de enmiendas a la regla II-2/20.3 del Convenio SOLAS, que figura en el párrafo 2.2 del documento MSC 95/12.

3.24 Posteriormente, el Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, incluido el proyecto modificado de regla II-2/20.3 del Convenio SOLAS, sin perjuicio de la modificación acordada de la regla II-2/4.2 del Convenio SOLAS y de cualquier mejora de la redacción, si procediese.

Regla 18 – Instalaciones para helicópteros

3.25 El Comité recordó que el MSC 92 había aprobado el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS y, en la fase de adopción, el MSC 93 había decidido remitir este proyecto de enmiendas al SSE 2 para que lo siguiese examinando, asignándole un periodo de sesiones para ultimar el proyecto de enmiendas.

3.26 En relación con el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, el Comité tomó nota de que el SSE 2 había preparado también un nuevo capítulo 17 para el Código SSCI, a fin de examinarlo dentro del punto 12 del orden del día (Cuestiones urgentes derivadas del 2º periodo de sesiones del Subcomité SSE) con miras a su aprobación, con objeto de que lo adopte posteriormente el MSC 96.

3.27 Como resultado de la decisión de preparar un nuevo capítulo 17 para el Código SSCI, el SSE 2 pidió al Comité que examinase la modificación consiguiente del proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, para que se adopte en el MSC 96 y no en el presente periodo de sesiones, junto con la adopción del nuevo capítulo 17 del Código SSCI.

3.28 Habida cuenta de lo anterior, el Comité decidió examinar la modificación consiguiente del proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, dentro del punto 12 del orden del día (véase el párrafo 12.16).

Propuestas de enmienda al apéndice (Certificados) del anexo del Convenio SOLAS

Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

3.29 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas al apéndice (Certificados) del anexo del Convenio SOLAS, aprobado por el MSC 94, había sido elaborado por el CCC 1 y el Grupo mixto de trabajo sobre el Código polar y el Código IGF, constituido en el MSC 94, a fin de abordar la prescripción relativa a la certificación prevista en el Código IGF.

3.30 El Comité tomó nota de que no se había recibido ninguna observación sobre el proyecto de enmiendas y confirmó el contenido de las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Convenio SOLAS, sin perjuicio de las mejoras que se introduzcan en la redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.31 El Comité acordó que las enmiendas a los capítulos II-1 y II-2, y al apéndice del anexo del Convenio SOLAS, propuestas para su adopción en el presente periodo de sesiones, se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 y entrasen en vigor el 1 de enero de 2017.

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 buques de carga

3.32 El Comité recordó que el MSC 94 había aprobado las propuestas de enmienda al Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS y que los cambios consistían en las enmiendas necesarias para armonizar las enmiendas a los apéndices del anexo del Convenio SOLAS 1974 y al anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, con el apéndice del anexo del Protocolo de 1978 sobre la certificación prevista en el Código IGF.

3.33 El Comité tomó nota de que no se había presentado ninguna observación sobre el proyecto de enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS y confirmó su contenido, sin perjuicio de las mejoras que se introduzcan en la redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.34 El Comité acordó que las enmiendas al Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, propuestas para su adopción en el presente periodo de sesiones, se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 y entrasen en vigor el 1 de enero de 2017.

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 buques de pasaje

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga

3.35 El Comité recordó que el MSC 94 había aprobado las propuestas de enmienda al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y que los cambios consistían en las enmiendas necesarias para armonizar las enmiendas a los apéndices del anexo del Convenio SOLAS 1974 y al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, con el apéndice del anexo del Protocolo de 1988 sobre la certificación prevista en el Código IGF.

3.36 El Comité tomó nota de que no se había presentado ninguna observación sobre el proyecto de enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y confirmó su contenido, sin perjuicio de las mejoras que se introduzcan en la redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.37 El Comité acordó que las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, propuestas para su adopción en el presente periodo de sesiones, se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 y entrasen en vigor el 1 de enero de 2017.

PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CÓDIGOS OBLIGATORIOS A QUE SE REFIERE EL CONVENIO SOLAS

Propuestas de enmienda al Código IMSBC

3.38 El Comité recordó que el CCC 1 había acordado preparar las dos series siguientes de proyectos de enmiendas al Código IMSBC:

- .1 proyectos de enmiendas (03-15), excluyendo las cuestiones relativas a las sustancias perjudiciales para el medio marino que ultimaré el E&T 22, para presentarlos directamente al MSC 95 con miras a su adopción (MSC 95/3/Add.1, anexo 1); y
- .2 una serie aparte con un proyecto de enmiendas de carácter no obligatorio al Código IMSBC, en relación con las sustancias perjudiciales para el medio marino (es decir, enmiendas al párrafo 4.2 y a la nueva sección 14), con miras a presentarlas al MEPC 68 para obtener asesoramiento, y al MSC 95, con miras a su adopción, teniendo en cuenta el asesoramiento del MEPC 68 (MSC 95/3/Add.1, anexo 2).

3.39 Respecto del proyecto de enmiendas de carácter no obligatorio al Código IMSBC, relacionadas con las sustancias perjudiciales para el medio marino, el Comité tomó nota de que el MEPC 68 había invitado al Comité a que diese su acuerdo a la decisión de aprobar el proyecto de enmiendas, sin perjuicio de que se suprima el texto de las reglas del Anexo V del Convenio MARPOL que se repita en el proyecto de nueva sección 14, y se revise la parte introductoria de dicha sección como corresponda.

3.40 Tras el examen pertinente, el Comité dio su acuerdo al modo de proceder propuesto por el MEPC 68 y, después de haber tomado nota de que no se había presentado ninguna otra observación sobre el proyecto de enmiendas en relación con las sustancias perjudiciales para el medio marino, confirmó su contenido, sin perjuicio de las modificaciones que acuerde el MEPC 68.

3.41 En relación con el proyecto de enmiendas al Código IMSBC ultimado por el E&T 22 (es decir, que no están relacionadas con las sustancias perjudiciales para el medio marino), el Comité tomó nota de que no se había presentado ninguna observación y confirmó su contenido.

3.42 Al debatir la propuesta de proyecto de enmiendas al Código atendiendo a la seguridad del personal y de los buques (MSC 95/3/Add.1, anexo 1), el Comité acordó que la redacción de la propuesta de nuevo párrafo 3.1.2, en el que se trata de las evaluaciones de los riesgos de la seguridad contra incendios, se debería modificar para expresar claramente que esta prescripción obligatoria sólo se refiere a las operaciones rutinarias a bordo, cuya ejecución corresponde a la tripulación del buque. A este respecto, el Comité dio instrucciones al Grupo de redacción para que siguiese examinando este asunto.

3.43 Por consiguiente, el Comité acordó someter el proyecto de enmiendas arriba citado al examen del Grupo de redacción, a fin de indicar cualquier mejora de la redacción, si procediese.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.44 El Comité acordó que las enmiendas al Código IMSBC, propuestas para su adopción en el presente periodo de sesiones, se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 y entrasen en vigor el 1 de enero de 2017.

3.45 El Comité también acordó que, de conformidad con la práctica habitual, los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrán aplicar las anteriores enmiendas al Código IMSBC a partir del 1 de enero de 2016 de forma voluntaria.

Propuestas de enmienda al Código ESP 2011

3.46 El Comité recordó que el MSC 94 había adoptado enmiendas al Código ESP 2011 (resolución MSC.381(94)) y había tomado nota con agradecimiento del ofrecimiento de la IACS de armonizar la terminología relativa a las organizaciones reconocidas utilizada en el Código.

3.47 A este respecto, se presentó al Comité para que lo examinara el documento MSC 95/3/8 (IACS), en el que se proponen las correspondientes enmiendas al Código ESP 2011 en relación con las organizaciones reconocidas.

3.48 Tras las deliberaciones pertinentes, y después de haber acordado que las propuestas de enmienda recogidas en el documento MSC 95/3/8 se referían a la redacción, el Comité dio instrucciones al Grupo de redacción para que elaborase una corrección del anexo 2 del informe del MSC 94 (MSC 94/21), a fin de incorporar las citadas modificaciones en el texto auténtico de la resolución MSC.381(94).

PROYECTO DE CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE UTILICEN GASES U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN (CÓDIGO IGF)

Generalidades

3.49 El Comité recordó que el MSC 94 había aprobado, en principio, el proyecto de Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), preparado por el CCC 1 (MSC 95/3/5, anexo), con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones.

3.50 El Comité recordó también que el MSC 94 había constituido el Grupo mixto de trabajo sobre el Código Polar y el Código IGF, al cual se encargó, entre otras cosas, ultimar el proyecto de Código IGF y presentar al MSC 95 la parte 3 de su informe sobre el proyecto de Código IGF.

Informe (parte 3) del Grupo mixto de trabajo sobre el Código polar y el Código IGF

3.51 El Comité examinó la parte 3 del informe del Grupo mixto de trabajo (MSC 95/3/4), en el que se incluye el proyecto de Código IGF preparado por el Grupo de trabajo, y se muestran todas las enmiendas acordadas por el Grupo de trabajo y marcadas con control de cambios, y, tras haber aprobado el informe en general, examinó las medidas solicitadas por el Grupo mixto de trabajo, que figuran en el párrafo 31 del documento MSC 95/3/4. En particular, el Comité:

- .1 tomó nota de las enmiendas al texto actual del proyecto de Código IGF (no relacionadas con las prescripciones relativas a la ubicación protegida de los tanques) acordadas por el Grupo;
- .2 tomó nota de la inclusión de la nota de entrega de combustible de GNL como apéndice de la parte C del proyecto de Código IGF y de las enmiendas correspondientes a su sección 18.3;
- .3 refrendó la decisión del Grupo de introducir un campo en la nota de entrega de combustible de GNL para indicar el contenido de azufre del combustible de GNL;
- .4 tomó nota de las deliberaciones del Grupo acerca del alcance y método de la evaluación de riesgos prevista en el proyecto de Código IGF; y
- .5 tomó nota de las deliberaciones del Grupo y de las enmiendas a la sección 5.3 del proyecto de Código IGF en relación con las prescripciones relativas a la ubicación protegida de los tanques (es decir, supresión de la limitación de la longitud del tanque y elección del valor $f_{CN} = 0,02$ para los buques de pasaje y del valor $f_{CN} = 0,04$ para los buques de carga).

3.52 Tras haber examinado el texto revisado del proyecto de Código IGF preparado por el Grupo mixto de trabajo, el Comité acordó en principio las enmiendas, sin perjuicio del examen por parte del Comité de los documentos presentados en el periodo de sesiones sobre esta cuestión.

Alcance y método de la evaluación de riesgos

3.53 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo, constituido en el MSC 94, había deliberado sobre el alcance y método de la evaluación de riesgos y había acordado no enmendar la sección 4.2 por las opiniones divergentes sobre este asunto y por la falta de propuestas específicas, y había reconocido que los Estados Miembros y las organizaciones internacionales podían presentar en el presente periodo de sesiones propuestas específicas para aclarar el alcance y método previstos para las evaluaciones de riesgos conforme al Código IGF.

3.54 En relación con el alcance y método de la evaluación de riesgos, se presentaron al Comité para que los examinase, los siguientes documentos:

- .1 MSC 95/3/11 (Noruega), en el que se proponen enmiendas al proyecto de Código IGF, a fin de aclarar el alcance del análisis de los riesgos del gas natural utilizado como combustible, al no ser sólo los elementos determinados en los párrafos de la parte A-1 del proyecto de Código IGF los que requieren específicamente la evaluación o el análisis de los riesgos, sino también los sucesos externos (abordajes, varadas, incendios y explosiones de vapores en expansión de líquidos en ebullición, electrocuciones, operaciones de toma de combustible, estados límites excepcionales, objetos caídos, etc.) que no comienzan con la instalación de GNL. También se propone la introducción de un nuevo párrafo en el que se especifiquen las técnicas aceptables y reconocidas de análisis de riesgos; y
- .2 MSC 95/3/15 (Alemania, China, España, Japón, República de Corea y la Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos (CESA)), en el que se

proponen enmiendas al proyecto de Código IGF, a fin de aclarar que, si se cumplen todas las prescripciones normativas aplicables al gas natural utilizado como combustible estipuladas en la parte A-1 del Código, solamente se deberán efectuar análisis/evaluaciones de riesgos si éstos se estipulan explícitamente en los párrafos pertinentes de la parte A-1.

3.55 Al examinar los documentos anteriores, el Comité observó que sólo habían tenido apoyo las propuestas recogidas en el documento MSC 95/3/15. Por consiguiente, el Comité encargó al Grupo de trabajo la tarea de aclarar la prescripción sobre la evaluación de los riesgos prevista en el proyecto de Código IGF, teniendo en cuenta las propuestas recogidas en el documento MSC 95/3/15.

Cargas accidentales en los tanques de combustible

3.56 Se presentaron al Comité para que los examinase, los siguientes documentos sobre las cuestiones referidas a las cargas accidentales en los tanques de combustible:

- .1 MSC 95/3/13 (Japón y CESA), en el que se sugiere que el párrafo 6.4.9.5.2 sobre las cargas debidas a la inundación del buque no era lo suficientemente claro, puesto que si la expresión "cubierta principal" se interpretase como cubierta superior, el espesor necesario para las planchas del forro de los tanques de almacenamiento de combustible de GNL sería inviable y/o sería necesario añadir anillos. En el caso de los tanques de tipo A y de tipo B de forma prismática, no es viable proyectarlos para sobrepresiones externas considerables. Por consiguiente, se han propuesto modificaciones del párrafo 6.4.9.5.2 del proyecto de Código IGF, a fin de aclarar los supuestos de carga para el proyecto estructural de los calzos para evitar la flotación; y
- .2 MSC 95/INF.9 (Japón), en el que se incluye información sobre tres estudios de casos sobre el refuerzo de los tanques de almacenamiento cilíndricos de combustible de GNL inundados, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6.4.9.5.2 del proyecto de Código IGF.

3.57 Después de haber examinado los documentos anteriores, el Comité decidió remitirlos al Grupo de trabajo para que siguiese examinándolos.

Vigilancia de la temperatura de los tanques de combustible durante las operaciones de toma de combustible

3.58 El Comité examinó el documento MSC 95/3/14 (Japón), en el que se proponen modificaciones al proyecto de Código IGF para vigilar la temperatura del combustible, con el fin de evitar el aumento rápido de la presión durante las operaciones de toma de combustible, causado por la mezcla de combustibles de diferentes temperaturas, y evitar que se produzca la estratificación durante el agitación del combustible cuando se confirme que hay capas de combustible a distintas temperaturas. Concretamente, se ha propuesto introducir un nuevo párrafo 15.4.11 y enmiendas al párrafo 15.5.1 del proyecto de Código IGF, para establecer lo siguiente:

- .1 todos los tanques de combustible, a menos que se trate de un tanque independiente de tipo C suministrado con un sistema de aislamiento por vacío y una unidad de descarga de combustible por sobrepresión, deberían ir provistos de tres dispositivos como mínimo para medir e indicar la temperatura del combustible en al menos tres emplazamientos; y

- .2 la temperatura del tanque debería vigilarse desde un emplazamiento seguro, alejado del puesto de toma de combustible.

3.59 Después de haber examinado el documento anterior, el Comité decidió remitirlo al Grupo de trabajo para que siguiese examinándolo.

Seguridad del emplazamiento de los tanques de combustible de los buques de pasaje

3.60 El Comité examinó el documento MSC 95/3/16 (España y Francia), en el que se proponen modificaciones a los párrafos 5.3.3.2 y 5.3.4.5 del proyecto de Código IGF, a fin de aclarar las distancias de protección de los tanques de combustible en los buques de pasaje.

3.61 Después de haber examinado el documento anterior, el Comité tomó nota del apoyo general dado a la propuesta y decidió remitirlo al Grupo de trabajo para que lo siguiese examinando en detalle, incluida la opinión de que se podrían considerar aclaraciones similares para las prescripciones sobre el emplazamiento seguro de los tanques en los buques de carga.

Comprobaciones de seguridad del combustible

3.62 Tras haber examinado el documento MSC 95/3/20 (Estados Unidos), en el que se proporcionan referencias para la plantilla de las listas de comprobaciones de seguridad del combustible elaboradas por la ISO y por la IAPH, y se propone elaborar una plantilla de lista de comprobaciones del combustible basándose en las prescripciones del proyecto de Código IGF y en las referencias proporcionadas, que se publicaría como orientación con el fin de normalizar la implantación antes de la entrada en vigor del Código, el Comité tomó nota del apoyo general dado a la propuesta y decidió remitir el documento al CCC 2 para que lo siguiese examinando, teniendo en cuenta la labor afín sobre la toma de combustible de GNL realizada por el Grupo de trabajo de la ISO sobre los buques alimentados por combustible líquido y de gas (ISO/TC 8/WG 8).

Propuesta de aclaraciones y de modificaciones de la redacción del proyecto de Código IGF

3.63 Se presentaron al Comité para que los examinase, los documentos siguientes:

- .1 MSC 95/3/9 (Japón), en el que se proponen modificaciones de redacción en todo el proyecto de Código IGF, en aras de la claridad y de la coherencia;
- .2 MSC 95/3/12 (Noruega), en el que se proponen modificaciones de redacción a varios párrafos del capítulo 6 (Sistema de contención de combustible) del proyecto de Código IGF;
- .3 MSC 95/3/17 (IACS), en el que se proporcionan observaciones, se proponen modificaciones y se solicitan aclaraciones sobre varias prescripciones del proyecto de Código IGF, en concreto: la eliminación de las fuentes de ignición en las zonas potencialmente peligrosas; la limitación de las consecuencias de las explosiones; el funcionamiento sin dotación permanente; las dimensiones de las válvulas aliviadoras de presión con respecto a los efectos de desplazamiento; la doble barrera para las tuberías de ventilación; las definiciones de zona potencialmente peligrosa, de zona no potencialmente peligrosa y de punto de descarga; las distancias de las zonas potencialmente peligrosas para las válvulas aliviadoras de presión de

los tanques de GNL; y la ventilación de los espacios de máquinas que contengan equipos que consumen gas; y

- .4 MSC 95/3/19 (Estados Unidos y Noruega), en el que se proponen las enmiendas siguientes al proyecto de Código IGF:
 - .1 la inclusión de las definiciones de "límite de llenado", "límite de carga" y "temperatura de referencia";
 - .2 modificaciones a la sección 6.8, para corregir los errores que se derivan de utilizar los términos "límite de llenado" y "límite de carga"; y
 - .3 modificaciones a la nota 19 a pie de página del párrafo 9.6.2, para definir con más claridad las configuraciones específicas que se tratan y tomar nota de que esta configuración coincide con el concepto de espacio de máquinas protegido contra los gases, que no requiere la instalación de un detector de gas encima del motor.

3.64 Tras las deliberaciones pertinentes, el Comité decidió remitir los citados documentos al Grupo de trabajo para que los siguiese examinando en detalle.

Constitución del Grupo de trabajo sobre el Código IGF

3.65 Tras haber examinado los asuntos pendientes y otras cuestiones relacionadas con el proyecto de Código IGF, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el Código IGF, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, así como los documentos MSC 95/3/9, MSC 95/3/12, MSC 95/3/13, MSC 95/3/14, MSC 95/3/15, MSC 95/3/16, MSC 95/3/17, MSC 95/3/19, MSC 95/WP.5/Add.1 y MSC 95/INF.9:

- .1 ultimara el proyecto de enmiendas al capítulo II-1, basándose en el anexo 1 del documento MSC 95/WP.5; y
- .2 ultimara el proyecto de Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), basándose en el anexo del documento MSC 95/3/5, modificado posteriormente por el Grupo mixto de trabajo sobre el Código polar y el Código IGF, constituido por el MSC 94 (MSC 95/3/4, anexo).

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO DE FORMACIÓN 1978, EN SU FORMA ENMENDADA, Y AL CÓDIGO DE FORMACIÓN

3.66 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Convenio de formación y a las partes A y B del Código de formación, relacionadas con el Código IGF, habían sido elaboradas por el HTW 1 y aprobadas por el MSC 94.

Propuestas de enmienda al Convenio de formación**Nueva regla V/3 – Requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques regidos por el Código IGF**

- 3.67 Se presentaron al Comité, para que los examinase, los documentos siguientes:
- .1 MSC 95/3/10 (Suecia), en el que se proponen las siguientes modificaciones al proyecto de enmiendas al Convenio y al Código de formación:
 - .1 cambios en el párrafo 3 del proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación, a fin de aclarar que la revalidación debería ser obligatoria tanto para los títulos de formación básica como para los títulos de formación avanzada, traslado del párrafo 3 al final de la regla V/3 del Convenio de formación y nueva numeración de los párrafos subsiguientes como corresponda;
 - .2 cambios en la redacción del párrafo 8 del proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación;
 - .3 cambios en la redacción de otros párrafos del proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación, para ajustar su formato al de otras reglas en las que se requiere un periodo de embarco y pruebas documentales, como en las reglas V/1-1 y V/1-2 del Convenio de formación;
 - .4 introducción de una definición del Código IGF en la regla I/1 del Convenio de formación;
 - .5 enmienda a la regla I/11 del Convenio de formación, mediante la cual los títulos expedidos en virtud de la regla V/3 deberían estar excluidos de la aplicación de la regla I/11; y
 - .6 introducción de una nueva fila y de una nueva nota en el cuadro B-I/2 del Código de formación, en la que se informe de los títulos expedidos con arreglo a la regla V/3.
 - .2 MSC 95/3/21 (Estados Unidos y Noruega), en el que se proponen las siguientes modificaciones al proyecto de enmiendas al Convenio de formación y al proyecto de resolución MSC correspondiente, así como a la circular STCW.7/Circ.23:
 - .1 nuevo formato y cambios del párrafo 8 del proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación, a fin de aclarar las dos opciones disponibles (es decir, cumplir las prescripciones para la toma de combustible a bordo de los buques a los que se aplique el Código IGF, o cumplir la prescripción relativa a las operaciones de carga a bordo de los buques para el transporte de gas licuado, y establecer que la experiencia ha de ser en buques que hayan transportado como carga cualquiera de los combustibles a que se refiere el Código IGF);

- .2 introducción de un nuevo párrafo *8bis* en el proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación, para permitir a las Administraciones comparar el nivel de competencia de las personas que hayan prestado servicios en buques construidos de conformidad con las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques (resolución MSC.285(86)), con las normas de competencia de la sección A-V/3 del Código de formación, y decidir si se habrían de actualizar sus cualificaciones;
- .3 introducción de un nuevo párrafo *3bis* en el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de enmiendas al Convenio de formación, reconociendo explícitamente la formación y la experiencia en buques construidos de conformidad con la resolución MSC.285(86); y
- .4 enmiendas a la circular STCW.7/Circ.23 que sean consecuencia de la propuesta relacionada con el nuevo párrafo *8bis*.

3.68 Tras haber examinado las propuestas de modificaciones al párrafo 8 del proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación (véanse los párrafos 3.67.1.2 y 3.67.2.1), el Comité acordó remitir la propuesta que figura en el documento MSC 95/3/21 al Grupo de redacción para adoptar las medidas que se estimen oportunas.

3.69 En relación con la propuesta de nuevo párrafo *8bis* del proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación (véase el párrafo 3.67.2.2), el Comité, tras deliberar al respecto, acordó incluir ese párrafo en la regla antedicha y dio las instrucciones correspondientes al Grupo de redacción.

3.70 El Comité examinó la propuesta de aclarar que la revalidación se debería exigir tanto para los títulos de formación básica como para los títulos de formación avanzada y, más concretamente, la propuesta de suprimir el párrafo 3 del proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación e introducir un párrafo nuevo similar, al final de la regla a dicho efecto (véase el párrafo 3.67.1.1). En consecuencia, el Comité convino en las propuestas de modificaciones incluidas en el documento MSC 95/3/10 y dio las instrucciones correspondientes al Grupo de redacción.

3.71 Tras haber examinado las propuestas de enmienda de redacción al proyecto de nueva regla V/3 del Convenio de formación, a fin de acoplar su formato al de otras reglas en las que se requiere un periodo de embarco y pruebas documentales, como las reglas V/1-1 y V/1-2 (véase el párrafo 3.67.1.3), el Comité, tras deliberar al respecto, convino en las propuestas de enmienda de redacción y dio las instrucciones correspondientes al Grupo de redacción.

3.72 Respecto de las propuestas para introducir una definición del Código IGF en la regla I/1 del Convenio de formación y enmendar la regla I/11, a fin de excluir los certificados expedidos en virtud del proyecto de nueva regla V/3 del ámbito de aplicación de la regla I/11 (véanse los párrafos 3.67.1.4 y 3.67.1.5), el Comité tomó nota de que las propuestas de enmienda se estaban examinando por primera vez en el MSC 95 y no se habían distribuido con arreglo al artículo XII 1) a) i) del Convenio.

3.73 Tras el examen de las citadas propuestas, el Comité convino en que las propuestas de enmienda *supra* eran consecuencia del proyecto de enmiendas ya distribuido y encargó al Grupo de redacción que las incluyese en el actual proyecto de enmiendas para su adopción.

3.74 Tras haber examinado el proyecto de enmiendas al Convenio de formación, el Comité confirmó su contenido, sin perjuicio de las modificaciones antes acordadas ni de las mejoras introducidas en la redacción, si procediese.

Propuestas de enmienda a la parte A del Código de formación

Nueva sección A-V/3

3.75 Tras haber acordado suprimir los corchetes del párrafo 3 del proyecto de nueva sección A-V/3, el Comité tomó nota de que no se había presentado ninguna observación acerca del proyecto de enmiendas a la parte A del Código y confirmó su contenido, sin perjuicio de las mejoras introducidas en la redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.76 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio de formación y a la parte A del Código de formación, propuestas para su adopción en el periodo de sesiones, se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 y entrasen en vigor el 1 de enero de 2017, junto con otras enmiendas pertinentes para otorgar carácter obligatorio al Código IGF.

Propuestas de enmienda a la parte B del Código de formación

Nueva sección B-V/3

3.77 Tras haber examinado el proyecto de enmiendas a la parte B del Código de formación, incluida la propuesta de introducir una nueva fila y una nueva nota en el cuadro B-V/2 para informar sobre los certificados expedidos en virtud de la regla V/3 del Convenio de formación, que figura en el documento MSC 95/3/10 (véase el párrafo 3.67.1.6), y tras deliberar al respecto, el Comité convino con la propuesta antedicha y dio las consiguientes instrucciones al Grupo de redacción. En este contexto, el Comité acordó que estas enmiendas deberían entrar en vigor en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio de formación y a la parte A del Código de formación.

PROYECTO DE CIRCULARES CONEXAS

Proyecto de circular STCW.7 relativa a las enmiendas a la Orientación provisional sobre la formación para la gente de mar a bordo de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (STCW.7/Circ.23)

3.78 El Comité examinó las enmiendas a la Orientación provisional sobre la formación para la gente de mar a bordo de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (STCW.7/Circ.23), propuestas en el documento MSC 95/3/21 (véase el párrafo 3.67.2.4), con el fin de establecer una relación con las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques (resolución MSC.285(86)).

3.79 Tras las deliberaciones oportunas, el Comité, después de observar que la Secretaría había elaborado las propuestas de enmienda en forma de proyecto de circular STCW.7 (MSC 95/WP.5, anexo 7), convino en las citadas enmiendas y confirmó el contenido del proyecto de circular STCW.7, sin perjuicio de las mejoras que se introduzcan en la redacción, si procede.

Proyecto de circular MSC acerca de las orientaciones sobre las pruebas de presión de los contornos de los tanques de carga de hidrocarburos dirigidas por el capitán

3.80 El Comité recordó que el MSC 94 había examinado una propuesta de la IACS (MSC 94/3/6) acerca de las orientaciones sobre las pruebas de presión de los contornos de los tanques de carga de hidrocarburos dirigidas por el capitán, había acordado que estas orientaciones se deberían distribuir mediante una circular MSC y había encargado a la Secretaría que elaborase la circular MSC antedicha.

3.81 El Comité examinó el proyecto de circular MSC preparado por la Secretaría (MSC 95/3/6, anexo) y, después de haber tomado nota de que no se había recibido ninguna observación, confirmó su contenido, sin perjuicio de las mejoras que se introduzcan en la redacción, si procede.

Enmiendas consiguientes a las circulares MSC.1/Circ.1395/Rev.1, MSC.1/Circ.1453 y MSC.1/Circ.1454, relacionadas con el proyecto de enmiendas (03-15) al Código IMSBC

3.82 El Comité recordó que el CCC 1 había autorizado al E&T 22 a que elaborase el proyecto de enmiendas consiguientes a las circulares MSC que figuran a continuación, con respecto al proyecto de enmiendas (03-15) al Código IMSBC:

- .1 Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas (MSC.1/Circ.1395/Rev.1);
- .2 Directrices sobre la presentación de información y la cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no incluidas en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y sus condiciones de transporte (MSC.1/Circ.1453); y
- .3 Directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse (MSC.1/Circ.1454),

y había dado instrucciones al E&T 22 para que las presentase directamente al MSC 95, con miras a su examen, a fin de aprobarlas junto con las enmiendas correspondientes al Código IMSBC.

3.83 El Comité examinó el proyecto de enmiendas consiguientes a las circulares citadas (MSC 95/8/Add.1, anexo 1; MSC 95/8/Add.1, anexo 2 y MSC 95/8/Add.1/Corr.1; y MSC 95/8/Add.1, anexo 3, respectivamente), que elaboró el E&T 22 y, después de tomar nota de que no se había recibido ninguna observación sobre el proyecto de enmiendas, ni sobre los proyectos de circulares MSC conexas, confirmó su contenido, sin perjuicio de las mejoras que se introduzcan en la redacción, si procede.

3.84 Respecto del proyecto de enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1454, el Comité acordó que se deberían publicar como revisión de la circular MSC.1/Circ.1454.

PRESCRIPCIONES SOBRE EL SERVICIO PERIÓDICO DE LOS BOTES SALVAVIDAS Y DE LOS BOTES DE RESCATE

3.85 El Comité decidió que el documento MSC 95/INF.16 (España y otros) se examinaría en el punto 12 del orden del día (Cuestiones urgentes derivadas del 2º periodo de sesiones del Subcomité) (véase el párrafo 12.30).

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE REDACCIÓN SOBRE EL EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

3.86 Tras el debate, el Comité constituyó el Grupo de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, al que encargó elaborar, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno, los textos siguientes, para que el Comité los examinara con miras a su adopción o aprobación, según procediera:

- .1 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, y al Código IMSBC, junto con las resoluciones MSC correspondientes;
- .2 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al Convenio SOLAS, junto con los proyectos de resoluciones MSC correspondientes;
- .3 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio de formación 1978, y a la parte A del Código de formación, junto con los proyectos de resoluciones MSC correspondientes;
- .4 el texto definitivo del proyecto de circular STCW.6 relativa a las enmiendas a la parte B del Código de formación;
- .5 el texto definitivo del proyecto de corrección de la resolución MSC.381(94): "Enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011)";
- .6 el texto definitivo del proyecto de circular STCW.7 relativa a las enmiendas a la Orientación provisional sobre la formación para la gente de mar a bordo de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (STCW.7/Circ.23);
- .7 el texto definitivo del proyecto de circular MSC acerca de las orientaciones sobre las pruebas de presión de los contornos de los tanques de carga de hidrocarburos dirigidas por el capitán;
- .8 el texto definitivo del proyecto de circular MSC revisada sobre las Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas;
- .9 el texto definitivo del proyecto de circular MSC revisada acerca de las Directrices sobre la presentación de información y la cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no incluidas en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y sus condiciones de transporte; y

- .10 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a las Directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse (MSC.1/Circ.1454), con miras a la publicación de una revisión de la circular MSC.1/Circ.1454.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO POLAR

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia acerca de la elaboración de orientaciones sobre una metodología a fin de determinar las limitaciones para las operaciones en el hielo

3.87 El Comité recordó que el MSC 94 había adoptado la Introducción y las partes I-A y I-B del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), mediante la resolución MSC.385(94), pero quedaba por concluir la labor al respecto.

3.88 El Comité recordó también que el MSC 94 había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia para la elaboración de orientaciones sobre una metodología a fin de determinar las limitaciones para las operaciones en el hielo, con el mandato que figura en el párrafo 3.62 del documento MSC 94/21.

3.89 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 95/3/7), en el que se incluye un proyecto de circular MSC referente a las orientaciones/directrices sobre metodologías para evaluar las capacidades y limitaciones operacionales en el hielo, el Comité aprobó el informe en general y, en particular:

- .1 refrendó el formato acordado por el Grupo para las orientaciones y los principios básicos siguientes acordados también por el Grupo, a saber:
- .1 las orientaciones sirven para elaborar uno o más sistemas (no se refrendará solamente POLARIS);
 - .2 POLARIS es un sistema aceptable para cumplir las orientaciones y debería incluirse como apéndice de las directrices; y
 - .3 el nombre POLARIS ha de mantenerse;
- .2 se mostró de acuerdo con la opinión del Grupo sobre la situación de las directrices, especialmente que el proyecto de directrices debería distribuirse como circular MSC y que cualquier enmienda futura habrá de seguir los procedimientos pertinentes de las Directrices de los Comités;
- .3 tomó nota de las deliberaciones sobre la necesidad de seguir validando POLARIS y refrendó la propuesta de que el proyecto de directrices, una vez ultimado, se publique como directrices provisionales y se presenten informes a la OMI sobre la experiencia con las directrices, de modo que sirvan para una versión futura;
- .4 refrendó la opinión del Grupo de que POLARIS pueda utilizarse tanto en el Ártico como en el Antártico; y

- .5 tomó nota de los avances registrados en la elaboración de las orientaciones y de la necesidad de seguir trabajando en el lapso interperiodos para ultimar este asunto.

3.90 De acuerdo con lo antedicho, el Comité tomó nota de la propuesta de la delegación de las Bahamas de que, si se volviese a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, debería recibir instrucciones para examinar de qué manera confirmar la ultimación de las directrices provisionales y proponer los plazos adecuados. Tras el consiguiente debate, el Comité convino en la citada propuesta.

Nueva constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

3.91 Teniendo en cuenta la necesidad de avanzar ante la adopción del Código polar por el MSC 94 y el MEPC 68, el Comité decidió volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia acerca de la elaboración de orientaciones sobre una metodología a fin de determinar las limitaciones para las operaciones en el hielo, coordinado por Noruega,* y le encargó las tareas siguientes:

- .1 seguir elaborando el proyecto de orientaciones sobre una metodología a fin de determinar las limitaciones para las operaciones en el hielo, así como el proyecto de circular MSC conexas, para la evaluación del riesgo estructural y su inclusión en la documentación del buque, basándose en los documentos MSC 95/3/7, MSC 94/3/7 y MSC 94/INF.13, teniendo en cuenta los documentos MSC 95/22, MSC 94/3/18, MSC 94/3/19, MSC 94/3/21, MSC 94/3/22, MSC 94/3/23 y MSC 94/WP.7, anexo 3;
- .2 intercambiar información sobre la experiencia con las operaciones en el hielo, para validar las orientaciones acerca de las operaciones en el hielo;
- .3 examinar el método y fechas para examinar las orientaciones provisionales, y asesorar al respecto, a fin de confirmar su ultimación; y
- .4 presentar un informe al MSC 96,

para proceder a su examen dentro del punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento).

Normas adicionales de funcionamiento o ensayo

3.92 El Comité recordó que el MSC 93, tras haber examinado asuntos urgentes derivados del SSE 1, había tomado nota de que el Subcomité SSE, después de haber examinado los capítulos ultimados 8 (Seguridad contra incendios/protección contra incendios) y 9 (Dispositivos y medios de salvamento) del Código polar, como había solicitado el SDC 1, había acordado que podrían necesitarse normas de funcionamiento o de prueba adicionales, pero

*
Coordinador:
Sra. Turid Stemre
Senior Adviser
International environment, safety and security
Norwegian Maritime Authority
PO Box 2222
N-5509 Haugesund, Noruega
Teléfono: +47 52 74 51 51
Correo electrónico: Turid.Stemre@sjofartsdir.no

había decidido que no se iniciase ningún examen detallado hasta que los Comités hubiesen adoptado el Código polar.

3.93 Después de haber tomado nota de que el MEPC 68 había adoptado las disposiciones relativas al medio ambiente del Código polar, junto con las enmiendas conexas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL, a raíz de que el MSC 94 hubiese adoptado el nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS y las disposiciones relativas a la seguridad del Código polar, el Comité dio instrucciones al SSE 3 para que examinase la necesidad o no de normas de funcionamiento o de prueba adicionales respecto de la seguridad/protección contra incendios y los dispositivos y medios de salvamento en relación con el Código polar, dentro del punto "Otros asuntos" del orden del día, y aconsejase al MSC 96 el mejor modo de proceder respecto de la labor al respecto mencionada.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL CÓDIGO IGF

3.94 Después de haber examinado el informe del Grupo de trabajo sobre el Código IGF (MSC 95/WP.7) (véase el párrafo 3.65 anterior), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas señaladas en los párrafos 3.95 a 3.97.

Proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS

3.95 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo con respecto a la mejor forma de reflejar, en el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, concretamente la regla II-1/56.4, la decisión del Comité de que el Código IGF no debería aplicarse a los buques gaseros que cumplen lo dispuesto en el Código CIG (MSC 95/WP.7, párrafos 5 a 11).

3.96 Con respecto al proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS preparado por el Grupo de trabajo, el Comité acordó examinarlo junto con el resto del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS preparado por el Grupo de redacción (véanse los párrafos 3.99 a 3.101).

Adopción del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)

3.97 El Comité ampliado examinó el texto definitivo elaborado por el Grupo de trabajo (MSC 95/WP.7, anexo 2) y adoptó el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) mediante la resolución MSC.391(95), que figura en el anexo 1.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN SOBRE EL EXAMEN Y LA ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

3.98 Tras haber examinado el informe del Grupo de redacción sobre el examen y la adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (MSC 95/WP.6), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 3.99 a 3.117.

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, incluidos los códigos conexos de obligado cumplimiento

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974

3.99 El Comité ampliado, que incluía a las delegaciones de 109 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Convenio elaborado por el Grupo de redacción (MSC 95/WP.6, anexo 1) y el Grupo de trabajo

sobre el Código IGF (MSC 95/WP.7, anexo 2), y adoptó unánimemente las enmiendas mediante la resolución MSC.392(95), que figura en el anexo 2.

3.100 Al adoptar la resolución MSC.392(95), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al Convenio adoptadas se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se haya notificado al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrasen en vigor el 1 de enero de 2017, de acuerdo con las disposiciones de dicho artículo VIII.

3.101 En vista de la decisión *supra*, el Comité pidió a la Secretaría que refundiese las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 (véanse también los párrafos 3.96 y 3.99) y que eliminase la nota a pie de página del anexo de la resolución sobre la adopción de las enmiendas al Convenio SOLAS, a continuación del periodo de sesiones.

3.102 Con respecto al título de la resolución, concretamente la expresión "enmendado", aunque se agradecen las enmiendas de redacción propuestas por la División jurídica de la Secretaría dirigidas a alinearse con las prácticas de otras organizaciones de las Naciones Unidas, el Comité acordó, sobre la base del uso establecido de la Organización, mantener el texto en su versión original (es decir, mantener la expresión "enmendado" en el título) (véase también el párrafo 3.111.2).

3.103 Consecuentemente, el Comité tomó nota de la declaración de la delegación de España de que al añadir la palabra "hidrocarburos" a la regla II-2/4.2.1.4, el uso de hidrocarburos con un punto de inflamación inferior a 60 °C en los buques de carga existentes, antes de la entrada en vigor de la nueva parte G del capítulo II-1, no está permitido (por ejemplo, no se permitirían los gases de evaporación). No obstante, en opinión de la delegación, al leer el título de los párrafos 2 (Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos y combustibles inflamables) y 2.1 (Limitaciones en la utilización de hidrocarburos como combustible), si puede entenderse que los combustibles distintos a los combustibles líquidos no están sujetos a dicha regla y que la interpretación de la OMI es que el metano (por ejemplo, dado su creciente uso) no ha de considerarse combustible líquido, el problema no existiría.

Adopción de enmiendas al Código IMSBC

3.104 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 109 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, después de haber examinado el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código IMSBC elaborado por el Grupo de redacción (MSC 95/WP.6, anexo 4), adoptó unánimemente las enmiendas mediante la resolución MSC.393(95), como figura en el anexo 3, y pidió a la Secretaría que actualizase el índice del Código como correspondiese.

3.105 Al adoptar la resolución MSC.393(95), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al Código IMSBC adoptadas se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se haya notificado al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrasen en vigor el 1 de enero de 2017, de acuerdo con las disposiciones del artículo VIII del Convenio SOLAS.

Corrección al anexo 2 del informe del MSC 94

3.106 El Comité aprobó la corrección al anexo 2 del informe del MSC 94 (Enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011) (resolución

MSC.381(94)), preparado por el Grupo de redacción (MSC 95/WP.6, anexo 5), con miras a incorporar las enmiendas en el texto auténtico de la resolución MSC.381(94), y pidió a la Secretaría que adoptase las enmiendas según proceda.

Adopción de enmiendas al Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS

3.107 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 87 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 elaborado por el Grupo de redacción (MSC 95/WP.6, anexo 2) y adoptó unánimemente las enmiendas mediante la resolución MSC.394(95), que figura en el anexo 4.

3.108 Al adoptar la resolución MSC.394(95), 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 al Protocolo adoptadas se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se haya notificado al Secretario General que se recusan las enmiendas, 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 entrasen en vigor el 1 de enero de 2017, de acuerdo con las disposiciones del artículo VIII del Convenio SOLAS y del artículo II del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS

3.109 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 79 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 elaborado por el Grupo de redacción (MSC 95/WP.6, anexo 3) y adoptó unánimemente las enmiendas mediante la resolución MSC.395(95), que figura en el anexo 5.

3.110 Al adoptar la resolución MSC.395(95), 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 al Protocolo adoptadas se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se haya notificado al Secretario General que se recusan las enmiendas, 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 entrasen en vigor el 1 de enero de 2017, de acuerdo con las disposiciones del artículo VIII del Convenio SOLAS y del artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Convenio de formación 1978, en su forma enmendada, y al Código de formación

Adopción de enmiendas al Convenio de formación 1978, en su forma enmendada, y a la parte A del Código de formación

3.111 Al examinar el informe del Grupo de redacción, el Comité:

- .1 refrendó la recomendación del Grupo de modificar el texto del párrafo 11 de la nueva regla V/3 del Convenio de formación, basándose en el párrafo 15 del documento MSC 95/WP.6;

- .2 refrendó la decisión del Grupo de mantener la expresión "en su forma enmendada" en el título de la resolución sobre la adopción de las enmiendas al Convenio de formación 1978 (véase también el párrafo 3.102); y
- .3 convino con los textos propuestos para los párrafos 1 y 2 de la nueva sección A-V/3, que figuran en el párrafo 18 del documento MSC 95/WP.6, a fin de sustituir el texto actual de las enmiendas al Código,

y pidió a la Secretaría que adoptase las medidas que se estimen oportunas.

3.112 A este respecto, el Comité también convino con las modificaciones al texto de la regla V/3, concretamente el párrafo 9.3, que figuran en el párrafo 22 del documento MSC 95/WP.6, y pidió a la Secretaría que modificase el texto de las enmiendas a la parte A del Código según proceda.

3.113 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 107 Partes en el Convenio de formación 1978, examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio de formación 1978, en su forma enmendada, y a la parte A del Código de formación, elaborado por el Grupo de redacción (MSC 95/WP.6, anexos 6 y 7, respectivamente), y adoptó unánimemente las enmiendas, incluidas las modificaciones señaladas en los párrafos 3.111 y 3.112, mediante las resoluciones MSC.396(95) y MSC.397(95), respectivamente, que figuran en los anexos 6 y 7.

3.114 Al adoptar las resoluciones MSC.396(95) y MSC.397(95), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio de formación 1978, que las enmiendas al Convenio y a la parte A del Código adoptadas se considerasen aceptadas el 1 de julio de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se haya notificado al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) del Convenio) y entrasen en vigor el 1 de enero de 2017, de acuerdo con las disposiciones del artículo XII del Convenio de formación 1978.

Adopción de enmiendas a la parte B del Código de formación

3.115 El Comité examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a la parte B del Código de formación (véase también el párrafo 3.77) elaborado por el Grupo de redacción (MSC 95/WP.6, anexo 8) y adoptó unánimemente las enmiendas, para que se distribuyesen mediante la circular STCW.6/Circ.11. El Comité decidió que las enmiendas a la parte B del Código de formación surtiesen efecto en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio de formación y a la parte A del Código de formación, es decir, el 1 de enero de 2017.

Circulares conexas

3.116 El Comité examinó el texto definitivo de los proyectos de circulares conexas elaborado por el Grupo de redacción (MSC 95/WP.6, anexos 9 a 13) y aprobó:

- .1 STCW.7/Circ.23/Add.1: "Enmiendas a la Orientación provisional sobre la formación para la gente de mar a bordo de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (STCW.7/Circ.23)";
- .2 MSC.1/Circ.1502: "Orientaciones sobre las pruebas de presión de los contornos de los tanques de carga de hidrocarburos dirigidas por el capitán";
- .3 MSC.1/Circ.1395/Rev.2: "Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios"

por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas";

- .4 MSC.1/Circ.1453/Rev.1: "Directrices sobre la presentación de información y la cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no incluidas en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y sus condiciones de transporte"; y
- .5 MSC.1/Circ.1454/Rev.1: "Directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse".

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.117 El Comité autorizó a la Secretaría a que, al elaborar los textos auténticos de las enmiendas adoptadas en el presente periodo de sesiones, hiciera las correcciones de la redacción que se indicasen, incluida la actualización de las referencias a párrafos que hubieran cambiado de número, y a que pusiese en conocimiento del Comité cualquier error u omisión que requiriese la adopción de medidas por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, o los Gobiernos Contratantes del Convenio de formación 1978, o las Partes en los Protocolos de 1978 o 1988 relativos al Convenio SOLAS.

3.118 El Comité pidió también a la Secretaría que se asegurara de que los textos definitivos de las enmiendas que figuran en los anexos del informe del Comité se presentasen como texto limpio (es decir, sin utilizar la opción de control de cambios).

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Declaraciones de las delegaciones sobre el TUNA1

4.1 Antes de dar inicio a las deliberaciones sobre el punto 4 del orden del día, la delegación de las Islas Cook formuló una declaración en la que condenó el ataque sufrido por el buque *Tuna 1*, registrado en las Islas Cook, ocurrido el 10 de mayo del 2015. La declaración completa figura en el anexo 27. El Comité tomó nota de la declaración formulada por las Islas Cook, así como de las declaraciones formuladas por las delegaciones de Georgia, Libia y Turquía sobre el mismo asunto, que también se presentan en el anexo 27. La delegación de Azerbaiyán también formuló una declaración sobre esta cuestión.

Orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima

4.2 El Comité recordó que el MSC 94 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, y que le había encargado que examinara y ultimara el proyecto de orientaciones teniendo en cuenta las observaciones y propuestas del documento MSC 94/4/2 (China) y que presentara un informe al MSC 95.

4.3 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 95/4) junto con el documento MSC 95/4/5 (ITF e IFSMA), en el que se formulan observaciones sobre el informe y se manifiestan inquietudes respecto de que el proyecto de orientaciones sigue teniendo un carácter excesivamente prescriptivo, en particular en relación con los permisos de tierra, y de que contiene textos de carácter obligatorio incompatibles con las disposiciones del Código PBIP. El Comité reconoció que es necesario continuar trabajando para tratar de resolver las preocupaciones expresadas y las preguntas formuladas durante las

deliberaciones del Pleno, en particular con respecto a la necesidad de someter a revisión todos los textos de carácter obligatorio, y acordó remitir el proyecto de orientaciones al Grupo de trabajo para que continúe examinándolo teniendo en cuenta el documento MSC 95/4/5 y las observaciones y comentarios formulados en el Pleno.

Medidas para mejorar la ciberseguridad marítima

4.4 El Comité recordó que el FAL 39 y el MSC 94 habían examinado la cuestión de la ciberseguridad marítima, y de que durante el FAL 39 se había tomado nota de que en el resultado previsto pertinente en el Plan de acción de alto nivel de la Organización, la responsabilidad de la protección marítima se atribuye al MSC y no al Comité de facilitación. Sin embargo, el Consejo (C 113/D) refrendó un nuevo resultado a fin de incluirlo en el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2016-2017 bajo la competencia del Comité de facilitación. En consecuencia, el FAL 40 tratará las directrices relacionadas con los aspectos de facilitación de la protección de las redes de transporte marítimo de las amenazas cibernéticas.

4.5 En consecuencia, el Comité convino en que todos los resultados relacionados con la ciberseguridad deberían comunicarse al Comité de facilitación con miras a pedir su refrendo y, como se acordó durante el MSC 94, también a otras organizaciones internacionales, entre ellas las Naciones Unidas y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

4.6 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos:

- .1 MSC 95/4/1 (BIMCO y otros), en el que se informa acerca de las "Directrices del sector sobre ciberseguridad a bordo de los buques", destinadas a los propietarios, gestores y gente de mar para que las apliquen a fin de mitigar los riesgos de la ciberseguridad marítima;
- .2 MSC 95/4/2 (Canadá), que trata de las ambigüedades, limitaciones y discrepancias potenciales de las disposiciones del Código PBIP en relación con la ciberseguridad marítima;
- .3 MSC 95/4/3 (Canadá), en el que se propone elaborar directrices voluntarias sobre ciberseguridad marítima para las instalaciones portuarias y los armadores de buques;
- .4 MSC 95/4/4 (Comisión Electrotécnica Internacional (CEI)), en el cual se informa de la labor en curso en la CEI para elaborar la nueva norma IEC 61162-460: *Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Digital interfaces – Multiple talkers and multiple listeners – Ethernet interconnection – Safety and security*;
- .5 MSC 95/4/6 (Estados Unidos), en el que se propone elaborar directrices para gestionar los riesgos cibernéticos en el sector marítimo en general, y para las instalaciones portuarias y buques en particular, refundiendo las normas y las mejores prácticas existentes o haciendo referencia a las mismas; y
- .6 MSC 95/INF.19 (Comisión Europea), en el que se informa del sistema colaborativo de gestión de la ciberseguridad/seguridad física (CYSM), que trata de carencias potenciales en la protección en los puertos relacionadas con el carácter cibernético-físico de su infraestructura.

4.7 El Comité reiteró que la ciberseguridad es una cuestión importante que debe tratarse oportunamente, y que el Comité debería avanzar en esta labor trabajando conjuntamente con el Comité de facilitación, cerciorándose de que se efectúa una labor coherente y que se evitan duplicaciones con los esfuerzos de las Naciones Unidas, la CE, la CEI, el sector y otros entes participantes.

4.8 El Comité examinó la cuestión de la pertinencia de las prescripciones en la parte B del Código PBIP acerca de la ciberseguridad y si dichas disposiciones eran apropiadas y si estaban claras y actualizadas, y acordó que, por el momento, no se justificaba introducir enmiendas a la parte B del Código PBIP, las que, por otra parte, estarían fuera del alcance del resultado previsto.

4.9 El Comité apoyó la elaboración de las orientaciones sobre la ciberseguridad y encargó el Grupo de trabajo que deliberara para encontrar la manera adecuada de avanzar respecto de la elaboración de dichas orientaciones, incluido si era necesario constituir un grupo de trabajo por correspondencia, y que recomendara al Pleno qué medidas podrían adoptarse.

Constitución del Grupo de trabajo

4.10 Tras deliberar al respecto, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre protección marítima y le dio instrucciones de que, teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones formuladas en el Pleno:

- .1 continuase examinando las Orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, cuyo texto figura en el documento MSC 95/4, teniendo en cuenta el documento MSC 95/4/5 y las observaciones y comentarios formulados en el Pleno;
- .2 examinase los documentos MSC 95/4/1, MSC 95/4/2, MSC 95/4/3, MSC 95/4/4, MSC 95/4/6 y MSC 95/INF.19, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno;
- .3 deliberase respecto de cuál es la manera apropiada de continuar avanzando respecto de la elaboración de las orientaciones sobre la ciberseguridad marítima, incluida la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia; y
- .4 elaborase el proyecto de mandato para que lo examinase el Comité, en caso de que se recomiende constituir un grupo de trabajo por correspondencia.

Informe del Grupo de trabajo

4.11 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo (MSC 95/WP.8), lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Nueva constitución del grupo de trabajo por correspondencia

4.12 En relación con la elaboración de orientaciones relativas a la legislación nacional en materia de protección marítima, el Comité decidió volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, bajo la coordinación de los Estados Unidos,* y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas por el MSC 95, así como los documentos MSC 95/4/5 y MSC 95/22 (sección 4):

- .1 revisara las Orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, que figuran en el anexo del documento MSC 95/4, y reestructurara las disposiciones a fin de hacer una clara distinción, ya sea mediante el formato, facilitando notas explicativas para cada disposición o separando las Orientaciones en diferentes partes, entre:
 - .1 las disposiciones obligatorias de la OMI que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP; y
 - .2 las recomendaciones y orientaciones de la OMI que figuran en la parte B del Código PBIP y en diferentes circulares de la OMI, así como la Guía sobre protección marítima y el Código PBIP de la Organización;
- .2 siguiera el asesoramiento proporcionado por la División jurídica de la Secretaría sobre la redacción de orientaciones en relación con los párrafos 1 a 3 del apéndice del anexo 1 del documento MSC 95/WP.8; y
- .3 presentara un informe al MSC 96.

Medidas para mejorar la ciberseguridad marítima

4.13 El Comité refrendó la recomendación del Grupo de esperar los resultados de las orientaciones del sector sobre la ciberseguridad marítima a bordo de los buques, los cuales está previsto que se presenten al FAL 40 y al MSC 96, y por consiguiente decidió no constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre ciberseguridad marítima durante el presente periodo de sesiones.

4.14 El Comité instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que colaboren con propuestas para las orientaciones sobre ciberseguridad marítima y que las presenten al MSC 96.

Coordinador:

Sr. L. Stephen Cox, Esq.
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos
International Port Security Program
431 Crawford Street, Room 108
Portsmouth, Virginia 23704
Estados Unidos de América
Teléfono: +1 757 398 6651
Móvil: +1 757 544 6190
Correo electrónico: Larry.s.cox@uscg.mil

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

Generalidades

5.1 El Comité recordó que el MSC 94 había tomado nota de los avances logrados con la implantación de las auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos, en particular, de que se habían constituido cinco equipos de auditoría y que habían dado comienzo las auditorías de verificación de la totalidad de las 13 organizaciones reconocidas que habían presentado información, con miras a ultimar los informes de auditoría y presentarlos al MSC 96.

5.2 El Comité también recordó que, en relación con el enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos (GBS-SLA), el MSC 94 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas concretas respecto de las enmiendas a las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (MSC.1/Circ.1394), y también sobre el proyecto de directrices provisionales para la aplicación del enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos al proceso normativo de la OMI (MSC 94/WP.8, anexo).

5.3 En relación con los resultados del SSE 2, el Comité decidió examinar las opciones para un futuro plan de trabajo sobre el marco GBS para los dispositivos de salvamento (SSE 2/20, anexo 4) en relación con este punto del orden del día, con miras a adoptar una decisión respecto del ámbito y la dirección de los resultados en cuestión (véase el párrafo 5.12).

Implantación de las auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos

5.4 El Comité tomó nota del documento MSC 95/5/1 (Secretaría), que contiene un informe sobre el progreso realizado con respecto a la implantación de las auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos, en particular de que los cinco equipos de auditoría habían presentado sus informes provisionales, un total de 13 informes provisionales sobre organizaciones reconocidas pertinentes y dos informes provisionales sobre los paquetes comunes de la IACS. El Comité también tomó nota de que está previsto que los cinco equipos de auditoría presenten sus informes definitivos al Secretario General y a las organizaciones reconocidas pertinentes a finales de junio de 2015 y que la Secretaría remitirá estos informes al MSC 96 para que los examine.

Análisis general sobre el enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos (GBS-SLA)

5.5 Antes de examinar las propuestas detalladas presentadas al periodo de sesiones en cuestiones relacionadas con la circular MSC.1/Circ.1394 y el proyecto de directrices provisionales, el Comité tomó nota de la declaración del Reino Unido, en la que esta delegación expresó su opinión de que es necesario continuar debatiendo respecto del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos (GBS-SLA) y que se necesita una dirección clara antes de elaborar directrices conexas, dada la complejidad del proceso GBS-SLA. Varias delegaciones apoyaron esta declaración y expresaron sus inquietudes respecto de que el proceso GBS-SLA es un proceso de evaluación de riesgos complejo que requiere conocimientos expertos y, por consiguiente, es necesario efectuar un examen minucioso del uso de las normas basadas en objetivos-SLA para el proceso normativo de la OMI. Tras deliberar, si bien algunas delegaciones sugirieron aplazar el debate sobre esta cuestión hasta el próximo periodo de sesiones, cuando se hayan presentado nuevos documentos al respecto, el Comité decidió dar instrucciones al Grupo de trabajo de

que debata y examine los objetivos generales del SLA, incluida su implantación y consecuencias, y que recomiende al Comité una manera de avanzar.

Enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1394

5.6 El Comité examinó el documento MSC 95/5 (Alemania), en el que se proponen enmiendas a las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (MSC.1/Circ.1394) en relación con la estructura y el contenido de las prescripciones funcionales que se utilizarán en las normas basadas en objetivos, basándose en un documento que Alemania presentó previamente (MSC 94/5/2), a fin de proporcionar orientación que posibilite un desarrollo más homogéneo de las prescripciones funcionales para los instrumentos de la OMI, y remitió el documento al Grupo de trabajo para que continúe examinando las enmiendas a las Directrices genéricas (MSC.1/Circ.1394).

Directrices provisionales para el enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos

5.7 El Comité examinó el proyecto de directrices provisionales (MSC 94/WP.8, anexo) y tuvo ante sí los siguientes documentos:

- .1 MSC 95/5 (Alemania), en el que se propone un proyecto de directrices para la elaboración del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos, que asimila elementos adecuados de la circular MSC.1/Circ.1394 y elementos que se tienen en cuenta para la elaboración del proyecto de directrices provisionales, y en el que también se propone una fase de transición a fin de que se pueda actualizar el marco normativo actual de la OMI para adaptarlo al nuevo enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos;
- .2 MSC 95/5/3 (IACS), que contiene observaciones sobre el proyecto de directrices provisionales respecto de cuestiones relacionadas con la verificación, el establecimiento de objetivos y la labor relacionada con las normas basadas en objetivos, y en el que se manifiesta que hay una necesidad urgente de acordar la estructura del marco normativo, y en el que se propone que el proyecto de directrices provisionales haga referencia a las Directrices relativas a la EFS en lugar de incorporar métodos basados en el riesgo en las Directrices provisionales;
- .3 MSC 95/5/4 (China), en el que se proponen modificaciones a la definición de "nivel de seguridad requerido" del proyecto de directrices provisionales, y que contiene observaciones sobre el documento MSC 95/5/3, en particular en lo tocante a la relación entre la EFS y el proyecto de directrices provisionales, y en el que se indica que el enfoque del nivel de seguridad es una metodología completa para la elaboración de reglas para la cual la EFS puede utilizarse como una de las herramientas basadas en riesgos, teniendo en cuenta que es posible que algunos métodos basados en el riesgo no sean adecuados para incorporarlos en las Directrices relativas a la EFS dadas sus diferencias inherentes; y
- .4 MSC 95/5/5 (China), que contiene observaciones sobre el documento MSC 95/5/2 y en el que se expresa cierta inquietud respecto de que la propuesta de proyecto de directrices para la elaboración del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos de la OMI representa una refundición del proyecto de directrices provisionales y la

circular MSC.1/Circ.1394, lo cual no se condice con la hoja de ruta refrendada por el MSC 94 (es decir, que el primer paso es ultimar la modificación de las dos directrices, y el segundo es estudiar cómo integrarlas), y en el que se propone seguir la hoja de ruta aprobada por el MSC 94 durante el presente periodo de sesiones, en el entendimiento de que, cuando en el futuro se integren las dos directrices, se deben reflejar plenamente todos los elementos del proyecto de directrices provisionales.

5.8 El Comité examinó los documentos señalados anteriormente y, tras confirmar la hoja de ruta acordada por el MSC 94 (MSC 94/22, párrafos 5.14 y 5.15), remitió los documentos al Grupo de trabajo para que los examine en detalle con miras a continuar desarrollando el proyecto de directrices provisionales para la elaboración del enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos.

Opciones en relación con el futuro plan de trabajo sobre el marco de las normas basadas en objetivos para los dispositivos de salvamento

5.9 El Comité recordó que el MSC 94 había dado instrucciones al SSE 2 de que presentara un informe de los resultados de su labor de elaboración del proyecto de directrices basadas en objetivos sobre el marco de las prescripciones para los dispositivos de salvamento de los buques al presente periodo de sesiones, y tomó nota de que los resultados se habían presentado en el documento MSC 95/12 (párrafo 2.5).

5.10 A este respecto, se informó al Comité de que el SSE 2 había estudiado cómo proceder con el mencionado proyecto de directrices basadas en objetivos y que había elaborado dos opciones respecto del futuro plan de trabajo sobre el marco de las normas basadas en objetivos para los dispositivos de salvamento, con miras a que el Comité adoptara una decisión respecto del alcance y la dirección del resultado pertinente.

5.11 El Comité examinó las dos opciones elaboradas por el SSE 2 (SSE 2/20, anexo 4), a saber:

- .1 Opción 1: ultimar los resultados "Nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento" y "Objetivos de seguridad y prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS". Posteriormente, toda la labor restante sobre la elaboración de las prescripciones funcionales para el Convenio SOLAS se presentaría al Comité en un nuevo resultado.
- .2 Opción 2: ultimar el resultado "Nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento" y aprovechar los resultados de la labor ya realizada al examinar las prescripciones existentes aplicables a los dispositivos de salvamento y elaborar una serie completa de prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS. La labor sobre el resultado "Objetivos de seguridad y prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS" solamente se iniciaría si se llega a un entendimiento claro respecto de las prescripciones funcionales para el nuevo marco. Posteriormente, se propuso un plan de trabajo futuro específico (SSE 2/20, anexo 4).

5.12 El Comité tomó nota de que las opiniones sobre estas dos opciones estaban divididas y decidió continuar examinando esta cuestión al tratar el punto 12 del orden del día (véanse los párrafos 12.6 a 12.8).

Constitución del Grupo de trabajo

5.13 El Comité examinó las cuestiones precedentes y constituyó el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y le dio instrucciones de que, teniendo en cuenta los documentos MSC 95/5, MSC 95/5/2, MSC 95/5/3, MSC 95/5/4, MSC 95/5/5, MSC 94/WP.8 y las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 tratase y examinase el objetivo general del enfoque del nivel de seguridad (SLA), incluidas la implantación y las consecuencias, y recomendase una manera de avanzar;
- .2 ultimase las enmiendas a las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (MSC.1/Circ.1394); y
- .3 continuase examinando el proyecto de directrices provisionales para la aplicación del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos al proceso normativo de la OMI.

Informe del Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos

5.14 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo (MSC 95/WP.9), lo aprobó en general y adoptó las medidas que se describen a continuación.

Enmiendas a las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (MSC.1/Circ.1394)

5.15 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1: "Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos".

Análisis y examen del enfoque del nivel de seguridad

5.16 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo respecto del objetivo general en relación con el enfoque del nivel de seguridad, incluida la implantación y las consecuencias.

5.17 El Comité tomó nota de las recomendaciones del Grupo en relación con el plan de trabajo futuro del Subcomité SSE por lo que respecta a la elaboración de prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS, y acordó remitir al SSE 3 el documento LSA VIII/2/5, a fin de que se elaboren prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS.

5.18 En este contexto, el Comité refrendó la visión del Grupo respecto del plan de trabajo futuro para continuar elaborando el proyecto de directrices provisionales que se presenta a continuación:

- .1 el MSC 96 examinará los resultados provisionales del Subcomité SSE respecto de la elaboración de las prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS y continuará elaborando, con miras a ultimarlas, las directrices provisionales para la elaboración y aplicación del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos de la OMI. Por otra parte, se comenzará a trabajar en un ejemplo concreto relacionado con el capítulo III del Convenio SOLAS, implantando el GBS-SLA;

- .2 el MSC 97 ultimaré las directrices provisionales para la elaboración y aplicación del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos de la OMI. Las observaciones y nuevas instrucciones se remitirán al SSE 4 para que le sirvan de orientación; y
- .3 el MSC 98 examinará los resultados de la labor del Subcomité SSE respecto de la elaboración de prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS y los avances logrados durante el MSC 96 y el MSC 97 y adoptará una decisión sobre la dirección futura del SLA.

5.19 El Comité también tomó nota de que el Grupo reconoció las preocupaciones planteadas respecto de la necesidad urgente de disponer de un entendimiento más amplio y una mayor participación de los Gobiernos Miembros, lo que ayudaría en la elaboración e implantación del enfoque del nivel de seguridad.

5.20 A este respecto, y en relación con la posibilidad de que aumente la carga administrativa, la delegación de Sudáfrica expresó que es necesario generar capacidad para la elaboración y aplicación del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos de la OMI, a fin de obtener un entendimiento más amplio y una mayor participación de los Gobiernos Miembros mencionados anteriormente. Posteriormente, el Comité tomó nota de que es necesario tener en cuenta las cuestiones relacionadas con la creación de capacidad en un futuro periodo de sesiones.

5.21 Tras haber examinado las cuestiones previas, el Comité tomó nota de los avances logrados respecto del proyecto de directrices provisionales para la elaboración y aplicación del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos de la OMI, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten al MSC 96 ejemplos concretos del GBS-SLA en relación con el capítulo III del Convenio SOLAS, así como observaciones y propuestas sobre el proyecto de directrices provisionales.

6 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

Antecedentes

6.1 El Comité recordó que, con posterioridad al siniestro del buque de pasaje *Costa Concordia*, el MSC había constituido el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje en sus periodos de sesiones 90º, 91º, 92º y 93º. Como resultado de dicha labor, el Comité había adoptado enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS sobre formación y ejercicios para casos de emergencia (resolución MSC.350(92)), así como la resolución MSC.336(90): "Medidas destinadas a incrementar la seguridad de los buques de pasaje", y había aprobado la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.2: "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje", y el plan de acción revisado para la labor a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 93/WP.6/Rev.1, anexo 3).

Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado

6.2 El Comité examinó la información proporcionada por la Secretaría (MSC 95/6) sobre la labor en curso en el seno de la Organización en relación con la seguridad de los buques de pasaje, la mayoría de la cual también puede aplicarse a los buques de pasaje de transbordo rodado. El Comité tomó nota de que el accidente del buque de pasaje de transbordo rodado *Norman Atlantic* y el reciente incendio del *Sorrento* una vez más habían puesto de relieve la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado y el salvamento de los pasajeros. El Comité también tomó nota de que el carácter internacional de los pasajeros y la tripulación

hace más acuciante la necesidad de lanzar una respuesta internacional, a través de la OMI, para evaluar los informes de las investigaciones de los accidentes marinos y adoptar las medidas que proceda a fin de mejorar el régimen de seguridad actual de los buques de pasaje de transbordo rodado.

Plan de acción revisado para la labor a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje

6.3 El Comité recordó que el plan de acción revisado para la labor a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje se había ultimado durante el MSC 94, pero que se había alentado a los Gobiernos Miembros a que presentaran justificaciones de cualquier resultado no previsto que se desee tratar, como se estipula en el cuadro 1 del plan. El Comité también había acordado que se deberían suprimir del cuadro 1 las cuestiones potenciales respecto de las cuales no se hubiera presentado una justificación plena a más tardar para el MSC 96 (mayo-junio 2016). En este contexto, la delegación de Italia expresó su punto de vista de que la elaboración de propuestas para algunas de las cuestiones complejas enumeradas en el cuadro 1 quizá requiera más tiempo que el año que va a transcurrir entre este periodo de sesiones y el MSC 96, y que quizá el plazo debería ampliarse hasta el MSC 97 a fin de permitir a los Gobiernos Miembros formular propuestas apropiadas al Comité. Con este fin, el Comité tomó nota de que la información que figura en el cuadro 1 continuará estando a disponibilidad de los Gobiernos Miembros a fin de ayudarlos a elaborar propuestas de resultados no previstos en cualquier fecha futura.

6.4 El Comité examinó el plan de acción remitido por la Secretaría (MSC 95/6/1) y recordó que el MSC 94 había dado instrucciones a la Secretaría de que actualizara el plan basándose en los resultados de las deliberaciones habidas durante dicho periodo de sesiones del Comité y, en particular, que se utilizaran los puntos remitidos por el III 1 que aún no se habían incluido en el plan, poniéndolos entre corchetes. El Comité aceptó la inclusión de estos puntos y suprimir los corchetes. En este contexto, el observador de la CLIA expresó la opinión de que sería apropiado añadir el párrafo 5.12 del documento III 1/18 en una nota a pie de página relativa al punto 12 del cuadro 1 sobre la elaboración de directrices para la evaluación exhaustiva de los riesgos, la planificación del pasaje y el seguimiento de la situación y la gestión eficaz de los recursos del puente, a fin de eliminar distracciones, la cual diría lo siguiente:

"Durante el III 1 se manifestó la opinión de que los riesgos conocidos que conlleva una travesía planificada se consideran parte de la planificación de la travesía, y se instó a ser cuidadoso con sugerir que sería necesario realizar otro proceso de evaluación exhaustiva de los riesgos. Durante el III 1 se acordó que las disposiciones actuales para la planificación de la travesía ya tienen en cuenta los riesgos conocidos asociados con una travesía planificada (Convenio SOLAS, regla V/34)".

6.5 Tras deliberar, el Comité volvió a alentar a los Gobiernos Miembros interesados a que presentaran al MSC 96 justificaciones para todos los resultados no previstos que piensen tratarse, como se estipula en el cuadro 1 del plan de acción actualizado, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas por la CLIA (véase el párrafo 6.4), según proceda.

Propuestas para mejorar la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería

6.6 El Comité examinó el informe de los resultados provisionales y la situación de un tercer estudio encargado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA 3) que trata del nivel de riesgo de los buques de pasaje en relación con la estabilidad con avería, facilitado en los documentos MSC 95/6/2 (Alemania y otros) y MSC 95/INF.4 y MSC 95/INF.5 (Comisión

Europea). El Comité tomó nota de que, basándose en la información que figura en estos documentos y otros documentos pertinentes, los copatrocinadores propusieron que el Comité autorice la celebración de una reunión del Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad (EFS) a fin de validar los resultados finales del estudio.

6.7 Tras deliberar al respecto, el Comité decidió examinar la cuestión de celebrar una reunión interperiodos del Grupo de expertos en EFS al tratar el punto 10 (Proyecto y construcción del buque) del orden del día (véanse los párrafos 10.6 y 19.42).

Dispositivos de detección de situaciones de hombre al agua para los buques de pasaje

6.8 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la ISO (MSC 95/6/3) respecto de un nuevo punto del programa de trabajo de la ISO/TC 8 a fin de ayudar con la interpretación unificada de las prescripciones relativas a los dispositivos de detección de situaciones de hombre al agua, o situaciones similares, proporcionando normas internacionales para dichos dispositivos. El observador de la ISO invitó al Comité, a las autoridades regionales, a las ONG, a las organizaciones intergubernamentales y a otras partes interesadas a que se comuniquen con la ISO/TC 8, según sea necesario, para ayudar a formular este nuevo punto del programa de trabajo en pro de la seguridad de los buques de pasaje.

Conferencia sobre la mejora de la seguridad de los buques de pasaje en viajes no internacionales

6.9 El Comité tomó nota de que, el 24 de abril de 2015, se había celebrado en Manila (Filipinas) la Conferencia de la OMI sobre la mejora de la seguridad de los buques de pasaje en viajes no internacionales. La Conferencia se organizó en el contexto de un programa en curso del Programa de cooperación técnica de la OMI encaminado a incrementar la seguridad de las operaciones de transporte en el mar y en aguas interiores en varios países y regiones, reconociendo que el marco normativo aplicable a los transbordadores de pasaje nacionales varía considerablemente entre territorios. Asistieron a la Conferencia representantes de 13 Estados Miembros y observadores de organizaciones internacionales.

6.10 El Comité también tomó nota de que durante la Conferencia se examinaron las directrices que elaboró la Organización, cuyo objeto era dar una respuesta adecuada a la cuestión de si los transbordadores nacionales son aptos para el servicio previsto. En dichas directrices se tratan cuestiones relacionadas con la adquisición de buques usados a fin de ponerlos en servicio como buques de pasaje nacionales; la modificación de los límites de operaciones; la transformación o modificación de buques antes de que entren en servicio como buques de pasaje nacionales; y la verificación de las cantidades de pasajeros y la planificación de la travesía. Las directrices también podrían utilizarse para verificar el funcionamiento de los buques que ya están prestando servicio como buques de pasaje y para verificar las cantidades de pasajeros y la planificación de las travesías en sus operaciones cotidianas.

6.11 El Comité también tomó nota de que la Conferencia adoptó una declaración en la que se reconoce la necesidad urgente de mejorar la seguridad de los buques que transportan pasajeros en viajes no internacionales en ciertas partes del mundo. En la declaración también se insta a los Estados a que examinen y actualicen sus reglas nacionales aplicables a los transbordadores de pasaje y que apliquen las directrices tratadas en esta Conferencia a fin de garantizar que los buques sean aptos para su propósito en su función prevista. En la declaración también se insta a los Estados que necesiten asistencia técnica en cuestiones relacionadas con el funcionamiento de los transbordadores nacionales a que pidan dicha

asistencia a la Organización o a otros Estados. En este contexto, se presentará más información sobre la Conferencia al Comité de cooperación técnica mediante el documento TC 65/INF.12.

7 EXAMEN DEL FUNCIONAMIENTO Y AUDITORÍA DE LOS CENTROS DE DATOS LRIT

7.1 El Comité recordó las decisiones del MSC 94 respecto de cuestiones relacionadas con la sostenibilidad y viabilidad del sistema LRIT (MSC 94/21, párrafo 9.12).

7.2 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos:

- .1 MSC 95/7 (Canadá y otros), en el que se proponen soluciones alternativas para las auditorías de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT (IDE) a fin de abordar las inquietudes planteadas por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS respecto del elevado costo de las auditorías LRIT realizadas por la IMSO, en su carácter de coordinador LRIT; y
- .2 MSC 95/7/1 (IMSO), que contiene información sobre las tarifas de auditoría LRIT entre 2009 y 2015; los resultados del 23º periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO en relación con la política revisada de tarifas de auditorías de la LRIT aprobada por la IMSO; y sus actividades como coordinador LRIT.

7.3 En este contexto, el Presidente invitó al Comité a que comenzara por examinar las cuestiones relacionadas con los costos de las auditorías, y si debería continuarse explorando la posibilidad de transferir las funciones de auditoría a la OMI o a cualquier otra entidad.

7.4 En respuesta a las propuestas del documento MSC 95/7, el observador de la IMSO proporcionó información de fondo sobre las tarifas de las auditorías y otras cuestiones relacionadas, incluidas las decisiones del MSC 91 (MSC 91/22, párrafo 6.6) y sobre cómo la tarifa se había reducido considerablemente en el correr de los últimos años, con nuevas posibles reducciones en 2016.

7.5 La delegación de Vanuatu, con el apoyo de Ghana y otras delegaciones, manifestó, entre otras, las siguientes opiniones:

- .1 antes de considerar la posibilidad de introducir modificaciones, deberían tenerse en cuenta los esfuerzos de la IMSO para reducir los costos de las auditorías, incluida la reestructuración de la Dirección de la IMSO, su experiencia en la realización de las auditorías, las inversiones conexas efectuadas respecto de la contratación de personal, la elaboración del soporte lógico para la auditoría, la concertación de acuerdos de servicios y la adquisición de los equipos físicos y las licencias necesarias, etc.;
- .2 uno de los principales factores que afectan a la sostenibilidad financiera a largo plazo del sistema es que continúa disminuyendo la demanda de información LRIT, lo que no permite a los centros de datos recuperar sus costos;
- .3 una manera posible de avanzar para reducir la carga financiera podría ser reducir la frecuencia predeterminada de transmisión de información LRIT, de cuatro a dos transmisiones por día;

- .4 las auditorías de los centros de datos deberían estar a cargo de un órgano u organización independiente a fin de preservar las comprobaciones y los equilibrios inherentes al sistema actual;
- .5 si se transfiriera parte de la función de auditoría al órgano de gobernanza operacional del sistema LRIT o a la OMI, podrían surgir conflictos de intereses;
- .6 la transferencia de las funciones de auditoría a la OMI podría afectar adversamente a la Organización y a sus Estados Miembros desde el punto de vista financiero, aspecto que debería evaluarse cuidadosamente antes de adoptar decisiones de política; y
- .7 la IMSO debería continuar desempeñando la función de coordinador LRIT y el Comité debería continuar con los procedimientos actuales para la realización de auditorías.

7.6 La mayoría de los oradores apoyaron las opiniones manifestadas anteriormente, mientras que otras delegaciones apoyaron las propuestas formuladas en el documento MSC 95/7, y recomendaron que se exploren nuevas opciones para la realización de las auditorías, incluida la posibilidad de transferir funciones a la OMI o a cualquier otra entidad.

7.7 En vista de las opiniones manifestadas y antes de examinar todas las propuestas presentadas en el documento MSC 95/7, se invitó a las delegaciones a que, como un primer paso, indiquen solamente si es necesario seguir buscando nuevas opciones para la realización de las auditorías LRIT. Basándose en las opiniones expresadas por los que hicieron uso de la palabra, el Presidente concluyó que el Comité opinaba que la IMSO debería continuar desempeñando las funciones de auditoría y que no se deberían buscar nuevas alternativas para la realización de las auditorías.

7.8 El Comité también examinó si las cuestiones relacionadas con la frecuencia de las auditorías y la carga administrativa de los centros de datos deberían continuarse examinándose en el seno de un grupo de trabajo pero, teniendo en cuenta la decisión de que la IMSO continúe desempeñando la función de auditoría, se acordó no continuar examinando este asunto.

8 TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES

Generalidades

8.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC) (CCC 1/13 y Add.1 y MSC 95/8, MSC 95/8/Add.1 y Corr.1) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos 8.2 a 8.7, recordando que el MSC 94 ya había adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del CCC 1 (MSC 94/21, sección 11).

Programa aprobado de exámenes continuos (ACEP)

8.2 El Comité tomó nota de los debates mantenidos en el CCC 1 acerca de las cuestiones pendientes relativas a la base de datos mundial de los ACEP y de que se había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que avanzara en esta cuestión.

Método de trabajo de los grupos interperiodos

8.3 Por lo que respecta a la práctica actual relativa al método de trabajo de los Grupos de trabajo E&T y ESPH, especialmente los plazos para la presentación de documentos a las reuniones del Grupo E&T y la publicación tardía en IMODOCS de los documentos relativos a las nuevas propuestas, el Comité tomó nota de los resultados de los debates del CCC 1, el cual había llegado a la conclusión de que toda propuesta relativa a los cambios del método de trabajo de los grupos de trabajo interperiodos debería presentarse a los Comités, teniendo en cuenta que los plazos para la presentación de los documentos y los preparativos de las reuniones competen a los Comités.

Proyecto de enmienda 38-16 al Código IMDG e instrucciones para el Grupo E&T

8.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité había autorizado al E&T 23 (18 a 22 de mayo de 2015) a que elaborara el proyecto de enmienda 38-16 al Código IMDG, para presentarlo al CCC 2.

Curso modelo 3.18

8.5 Por lo que respecta a la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad, el Comité tomó nota de que el Subcomité había pedido a la Secretaría que adoptara las medidas necesarias para actualizar el curso modelo 3.18, que trata de la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad.

Circulares DSC

8.6 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de publicar las revisiones de las circulares DSC y todas las futuras circulares como "circulares CCC", cuando proceda.

Enmiendas consiguientes a las circulares MSC.1/Circ.1395/Rev.1, MSC.1/Circ.1453 y MSC.1/Circ.1454 en relación con el proyecto de enmienda 03-15 al Código IMSBC

8.7 El Comité recordó que las enmiendas consiguientes a las circulares MSC.1/Circ.1395/Rev.1, MSC.1/Circ.1453 y MSC.1/Circ.1454 en relación con el proyecto de enmienda 03-15 al Código IMSBC (MSC 95/8/Add.1 y Corr.1) se habían examinado al tratar el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.116).

9 FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA

INFORME DEL 2º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité aprobó en general el informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW 2/19 y MSC 95/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Directrices para la elaboración, examen y validación de cursos modelo

9.2 El Comité tomó nota de que el MEPC 68 había aprobado el proyecto de circular MSC-MEPC en el que se facilitan orientaciones para la elaboración, el examen y la validación de cursos modelo, a reserva de que el Comité adoptara una decisión en el mismo sentido, y aprobó la circular MSC-MEPC.2/Circ.15: "Directrices para la elaboración, examen y validación de cursos modelo".

Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS

9.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 68 había acordado remitir al Subcomité III el proyecto de circular MSC-MEPC.4, que contiene las Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, a fin de que dicho Subcomité lo examine y ultime, a reserva de que el MSC 95 adopte una decisión en el mismo sentido, y acordó remitir las Directrices al Subcomité III a fin de que las revise y ultime, con miras a que las aprueben los Comités.

Revalidación de los certificados de capitanes, oficiales y marineros que se desempeñan a bordo de buques regidos por el Código IGF

9.4 El Comité decidió examinar las disposiciones relacionadas con la revalidación de los certificados de capitanes, oficiales y marineros que se desempeñan a bordo de buques regidos por el Código IGF en relación con el punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.70 y 3.71).

Enmiendas al Convenio y el Código de formación relacionadas con los requisitos de formación para los capitanes y los oficiales de puente a bordo de los buques que operan en aguas polares

9.5 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio de formación y a las partes A y B del Código de formación, las cuales figuran en los anexos 8, 9 y 10 respectivamente, en relación con los requisitos de formación revisados para los capitanes y los oficiales de puente a bordo de los buques que operan en aguas polares, junto con los correspondientes proyectos de resoluciones MSC y la circular de la serie STCW.

9.6 El Comité dio instrucciones a la Secretaría de que introduzca las consiguientes modificaciones de redacción, según proceda, basándose en que el Comité había decidido incluir las prescripciones de revalidación de certificados para el personal que se desempeña a bordo de buques regidos por el Código IGF, y solicitó al Secretario General que las distribuya de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio de formación con miras a que el MSC 96 las adopte (véanse también los párrafos 3.70, 3.71 y 9.4).

Examen de la formación en materia de seguridad específica para cada buque de pasaje en virtud del Convenio de formación

9.7 El Comité tomó nota de que el HTW 2 había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran observaciones y propuestas al HTW 3 para que las examinara, basándose en el texto presentado en el anexo 1 del documento HTW 2/WP.4, y prorrogó hasta 2016 el año previsto para la ultimación del resultado "Examen de la formación en materia de seguridad específica para cada buque de pasaje en virtud del Convenio de formación".

Directrices sobre las disposiciones refundidas de la OMI para el transporte sin riesgos por mar de mercancías peligrosas en bultos

9.8 El Comité refrendó la recomendación del Subcomité de remitir al Subcomité CCC el proyecto de circular MSC que contiene las Directrices sobre las disposiciones refundidas de la OMI para el transporte sin riesgos por mar de mercancías peligrosas en bultos, a fin de que el Subcomité lo revise y ultime, con miras a que posteriormente lo apruebe el Comité.

SIVCE – Guía de buenas prácticas

9.9 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1503: "SIVCE – Guía de buenas prácticas".

Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la certificación de las horas de descanso de la gente de mar de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, enmendado, y las prescripciones sobre dotación de los Estados de abanderamiento

9.10 El Comité refrendó la recomendación del Subcomité de remitir al Subcomité III sus observaciones en relación con el proyecto de circular MSC titulado "Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la certificación de las horas de descanso de la gente de mar de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, enmendado, y las prescripciones sobre dotación de los Estados de abanderamiento" (HTW 2/WP.5, párrafos 20 a 23) y tomó nota, en particular, de que durante el HTW 3 se continuaría trabajando en esta cuestión.

Otras cuestiones

9.11 El Comité dio instrucciones a la Secretaría de informar al Subcomité III de que, para futuras revisiones/elaboraciones de directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité III debería invitar a los subcomités técnicos pertinentes a que hagan aportes en una fase temprana de la elaboración de las directrices conexas.

Orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010

9.12 El Comité examinó el documento MSC 95/9/2 (IFSMA, InterManager, ITF e Instituto Náutico), en el que se propone emitir una circular MSC en la que se recomienda que se considere que los marinos ya en activo que cumplan las prescripciones relativas a visión cromática y agudeza visual que les son aplicables antes de la fecha de entrada en vigor de las Enmiendas de Manila de 2010 al Código de formación continúan estando cualificados para que se les emita un certificado de aptitud médica, hasta el momento en que se someta a revisión periódica el Código de formación y se trate más a fondo la cuestión de las normas adecuadas para la visión cromática y la agudeza visual.

9.13 En las deliberaciones que siguieron, se manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 se debería recomendar que se utilice la orientación de la parte B hasta que se desarrollen nuevos métodos para determinar la visión cromática y la agudeza visual de los marinos;
- .2 algunos Estados Miembros no aplicaron la diferenciación de normas para los marinos ya en activo y los marinos nuevos, de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/9 de las Enmiendas de Manila de 2010, que se implantarían plenamente a partir del 1 de enero de 2017;
- .3 el Comité debería emitir una circular a fin de aclarar las disposiciones de la sección A-I/9;
- .4 si bien es necesario tener en cuenta la contratación, la retención y la progresión profesional de los marinos, la visión cromática y la agudeza visual

de los marinos no deberían afectar adversamente la seguridad de la navegación;

- .5 las Enmiendas de 2010, en particular el párrafo 1 de la sección A-I/9, autorizan a que se establezca una diferenciación entre las personas que intenten iniciar su carrera profesional en la esfera marítima y quienes ya prestan servicio de mar, y que no urge que el Comité emita una circular a este respecto; y
- .6 se debería dar instrucciones al Subcomité HTW de que:
 - .1 examine las prescripciones actuales en relación con su punto del orden del día existente "Orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010"; y
 - .2 informe al Comité de cuál sería la mejor manera de avanzar para encontrar una solución de largo plazo a la cuestión de las normas sobre visión cromática y agudeza visual de los marinos.

9.14 Tras deliberar, el Comité convino en que, en las Enmiendas de Manila de 2010 se reconoció que es posible que haya requisitos médicos y de visión diferentes para los marinos nuevos y para los marinos ya en activo, tal como se establece en el párrafo 1 de la sección A-I/9 del Código de formación, y que no urgía emitir una circular a este respecto. Asimismo, el Comité encargó al Subcomité HTW que examine las normas existentes sobre visión cromática y agudeza visual de los marinos y que:

- .1 presente una aclaración, si fuera necesario, en relación con el resultado existente del Subcomité titulado Orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010; y
- .2 informe al Comité sobre cuál es la mejor manera de avanzar para encontrar una solución de largo plazo a la cuestión de las normas de visión cromática y agudeza visual para los marinos.

Revisión de las Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga

9.15 El Comité examinó el documento MSC 95/9/3 (Reino Unido), que contiene observaciones sobre el alcance del examen y la actualización de las Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga (MSC/Circ.1014) acordadas por el HTW 2, y en el que se propone una aclaración sobre su alcance en lo que respecta a la dotación.

9.16 En las deliberaciones que siguieron, se formularon las siguientes opiniones:

- .1 existe una relación entre los niveles de dotación y la fatiga;
- .2 no deberían introducirse enmiendas a las prescripciones existentes sobre los niveles de dotación mínima de seguridad basándose solamente en el aspecto de la fatiga; y
- .3 no deberían enmendarse la regla V/14 del Convenio SOLAS ni la resolución A.1047(27): "Principios relativos a la dotación mínima de seguridad".

9.17 En este contexto, algunas delegaciones opinaron que la Organización debería elaborar disposiciones de obligado cumplimiento relativas a los niveles mínimos de dotación de seguridad, mientras que, a juicio de otras, la Organización no debería elaborar tales disposiciones.

9.18 Tras deliberar al respecto, el Comité mostró su conformidad con la aclaración formulada por el Reino Unido en el párrafo 11 del documento MSC 95/9/3 sobre el alcance en lo que respecta a la dotación, y dio instrucciones al Subcomité HTW de que la tuviera en cuenta al someter a revisión las Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga (MSC/Circ.1014).

9.19 El Comité también acordó que no deberían enmendarse la regla V/14 del Convenio SOLAS ni la resolución A.1047(27): "Principios relativos a la dotación mínima de seguridad".

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL EN VIRTUD DEL PÁRRAFO 2 DE LA REGLA I/7 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

9.20 El Director de la División de seguridad marítima presentó su informe (MSC 95/WP.3) en nombre del Secretario General e informó al Comité de que, al elaborar el informe prescrito en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de formación, había pedido y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada en virtud de lo dispuesto en el párrafo 5 de la sección A-I/7 del Código de formación, que se distribuyó en la circular MSC.1/Circ.797. El informe, presentado en la circular MSC.1/Circ.1448, consta de:

- .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 ámbitos que no eran aplicables al Gobierno en cuestión.

9.21 Posteriormente se invitó al Comité a que examinara el informe adjunto al documento MSC 95/WP.3 a fin de confirmar que la información proporcionada por el Gobierno en cuestión demuestra que se ha dado efecto pleno y completo a las disposiciones del Convenio de formación.

9.22 Como ha sido el caso con los informes del Secretario General a sus periodos de sesiones previos, 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.

9.23 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada sobre la Parte en el Convenio de formación incluida en el informe del Secretario General y dio instrucciones a la Secretaría de que se emitiera como una circular actualizada, con la signatura MSC.1/Circ.1163/Rev.9.

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL EN VIRTUD DE LA REGLA I/8 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

9.24 El Director de la División de seguridad marítima presentó su informe (MSC 95/WP.3/Add.1) y, en nombre del Secretario General, informó al Comité de que, al preparar los informes prescritos en el párrafo 3 de la regla I/8 del Convenio de formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la sección A-I/7 del Código de formación, que se distribuyó en la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.1449, cada informe comprende 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.

9.25 Posteriormente se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 95/WP.3/Add.1 a fin de confirmar que la información proporcionada por las Partes en el Convenio de formación según lo dispuesto en la regla I/8 del Convenio de formación confirma que se ha dado efecto pleno y completo a las disposiciones del Convenio de formación.

9.26 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en periodos de sesiones previos del Comité, el Comité acordó examinar colectivamente los informes 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.

9.27 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para la evaluación de información proporcionada respecto de seis Partes en el Convenio de formación y pidió a la Secretaría que emitiera una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.15.

9.28 La delegación de las Islas Cook observó de que en muchas reuniones del Comité se había encontrado que las Partes en el Convenio de formación estaban dando efecto pleno y completo a lo dispuesto en las reglas I/7 y I/8 del Convenio de formación, y manifestó su preocupación de que dichas Partes en el Convenio de formación no reconocieran automáticamente los certificados, en virtud de la regla I/10, emitidos por otras Partes que también estaban dando efecto pleno y completo a lo dispuesto en el Convenio. En su opinión,

el Comité debería debatir sobre esta cuestión a fin de identificar cuáles son los impedimentos que, en apariencia, no les permitieron reconocer los certificados.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

9.29 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 95/9/1 y MSC 95/9/1/Add.1) y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.27.

Proyecto CyClaDes: Integración y propagación de conocimientos sobre el factor humano a través del aprendizaje electrónico para el proyecto centrado en la tripulación

9.30 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información presentada en el documento MSC 95/INF.7 (UMM).

ESTUDIO MANPOWER 2015 DE BIMCO/ICS

9.31 El observador de la ICS presentó información sobre los avances logrados con el estudio Manpower 2015 de BIMCO/ICS y pidió a los Estados Miembros que proporcionen datos de contacto actualizados.

10 PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE

Generalidades

10.1 El Comité aprobó en general el informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité de proyecto y construcción del buque (Subcomité SDC) (SDC 2/25 y MSC 95/10), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Puertas estancas (regla II-1/13)

10.2 El Comité examinó las opiniones divergentes manifestadas en el SDC 2 (SDC 2/25, párrafo 3.11) sobre las propuestas de enmienda a la regla II-1/13 del Convenio SOLAS a fin de introducir una protección para evitar aplastar a personas durante el funcionamiento diario de las puertas estancas y, tras tomar nota de las opiniones siguientes expresadas al respecto:

- .1 si bien la propuesta mencionada merece un examen a fondo, rebasa el alcance del resultado actual; por consiguiente, es necesaria la justificación de un resultado no previsto nuevo;
- .2 deberían examinarse atentamente las repercusiones técnicas y prácticas, dado que las puertas estancas son sistemas de gran potencia;
- .3 se trata de una cuestión de carácter urgente, puesto que se han registrado varios accidentes con resultado de muertes durante las operaciones rutinarias de puertas estancas; y
- .4 esta cuestión está relacionada con la formación y los sistemas del buque, y el Subcomité SSE debería coordinar toda labor que se apruebe al respecto,

acordó que esta cuestión tiene carácter urgente y decidió elaborar una justificación de un resultado nuevo para que se examinara en relación con el punto 19 del orden del día (véase el párrafo 19.32).

Inundación descendente en los buques de pasaje

10.3 El Comité tomó nota de que la labor sobre la limitación de los puntos de inundación descendente en la cubierta de cierre de los buques de pasaje se había ultimado, dado que no se habían presentado documentos sobre el particular en dos periodos de sesiones del Subcomité.

Reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería

10.4 El Comité examinó el proyecto de enmiendas a las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 1 del documento SDC 2/25, junto con el documento MSC 95/10/1 (Estados Unidos), en el que se propone que no se adopte el proyecto de enmiendas en el momento actual, dado que hay otras enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS que siguen examinándose en el seno del Subcomité, y el documento MSC 95/10/3 (Reino Unido), en el que se proponen mejoras de redacción del proyecto de enmiendas y se manifiesta la preocupación de que la fecha de aplicación no cumplía lo dispuesto en las Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento (MSC.1/Circ.1500).

10.5 Tras tomar nota de que:

- .1 se registró un apoyo general a las propuestas que figuran en los documentos MSC 95/10/1 y MSC 95/10/3;
- .2 las enmiendas a las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS estaban destinadas a constituir un conjunto completo de enmiendas; y
- .3 de conformidad con las Orientaciones sobre la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento (MSC.1/Circ.1481), la aprobación de las enmiendas mencionadas en el MSC 96 no retrasaría la fecha de su entrada en vigor,

el Comité decidió remitir el proyecto de enmiendas y los documentos MSC 95/10/1 y MSC 95/10/3 al SDC 3 para que siguiera examinando el ámbito de aplicación, con miras a su aprobación en el MSC 96.

Tercer estudio de la AESM sobre la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje

10.6 El Comité se mostró de acuerdo con la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de expertos en EFS del 10 al 12 de noviembre de 2015, bajo la presidencia del Sr. K. Yoshida, sujeta al refrendo por parte del C 114 (véase el párrafo 19.42), para la validación del tercer estudio de la AESM sobre la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, y encargó al Grupo de expertos que informara de sus resultados directamente al SDC 3 para su examen. A este respecto, el Comité tomó nota de que los documentos MSC 93/6/2 y MSC 93/10/20, remitidos al Subcomité por el MSC 93 por estar relacionados con la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, seguirán examinándose en el SDC 3.

Regreso a puerto en condiciones de seguridad de los buques de pasaje

10.7 El Comité tomó nota de los avances realizados sobre las cuestiones relacionadas con el proyecto de directrices relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad de los buques de pasaje.

Código de estabilidad sin avería, 2008

Acumulación de hielo en los buques de carga que transporten cubiertas de madera

10.8 El Comité adoptó, mediante la resolución MSC.398(95) y tras introducir pequeñas modificaciones, las enmiendas al capítulo 6 de la parte B del Código IS 2008, que figuran en el anexo 11.

Criterio relativo al ángulo máximo de escora

10.9 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de ultimar el resultado 5.2.1.1 (Enmiendas al criterio relativo al ángulo máximo de escora en las maniobras de giro establecido en el Código IS 2008), dado que, en la etapa actual, es prematuro revisar el capítulo 3 de la parte A del Código IS 2008 sobre el criterio relativo al ángulo máximo de escora en las maniobras de giro sin otros estudios, mediciones de buques reales y datos de ensayos con modelos.

Operaciones de anclaje

10.10 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje, que figura en el anexo 12, de conformidad con lo dispuesto en la regla II-1/2.27 del Convenio SOLAS (resolución MSC.269(85)) y la regla 3 16) del Protocolo de líneas de carga de 1988 (resolución MSC.270(85)). A este respecto, el Comité aprobó también en principio el proyecto de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje, que figura en el anexo 4 del documento SDC 2/25, con miras a que se adoptara junto con las enmiendas conexas que se indican *supra*. Se pidió a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

Transporte de personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales

10.11 En lo que respecta al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales y al proyecto de circular MSC conexo sobre la definición de personal industrial, que figura en el anexo 5 del documento SDC 2/25, se presentaron al Comité, para que los examinara, los documentos siguientes:

- .1 MSC 95/10/2 (Argentina), en el que se opina que el proyecto de definición preparado por el SDC 2 podría introducir distorsiones en el sistema normativo de la Organización y se propone, por consiguiente, que se elaboren directrices que no repercutan en instrumentos obligatorios de la OMI;
- .2 MSC 95/10/4 (Francia), en el que se respaldan las inquietudes expresadas en el documento MSC 95/10/2 y se propone que el proyecto de definición sólo tenga carácter de orientación "provisional", con miras a establecer medidas de transición para la aplicación de los convenios pertinentes (SOLAS, MARPOL, Convenio de formación, etc.);

- .3 MSC 95/10/8 (Estados Unidos), en el que se manifiesta la opinión de que el proyecto de circular MSC sea una solución "provisional" y se proponen modificaciones del proyecto de definición para garantizar una implantación coherente y evitar conflictos con los instrumentos obligatorios de la OMI; y
- .4 MSC 95/10/9 (Vanuatu), en el que se manifiesta la preocupación sobre las deliberaciones mantenidas en el SDC 2 acerca de la "necesidad" de una enmienda al Convenio SOLAS y se respaldan los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el SDC 1 (SDC 2/8, anexo), dado que, en opinión de Vanuatu, se cumplían los objetivos de las tareas determinadas por el MSC 92 (MSC 92/26, párrafo 23.19).

10.12 Tras examinar los documentos que se indican *supra* y el proyecto de circular MSC sobre la definición de personal industrial elaborado por el SDC 2, el Comité tomó nota de las opiniones siguientes manifestadas durante el debate:

- .1 la aprobación del proyecto de definición de personal industrial sin que se especifique una aplicación tendrá repercusiones en los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .2 el proyecto de definición se elaboró para abordar las cuestiones relativas a los buques que transportan y alojan un número reducido de personal industrial, y, si su aplicación no se restringe de manera adecuada, el proyecto de definición se aplicaría también a los buques que transportan o alojan un número elevado de personal industrial;
- .3 en lugar de aprobar el proyecto de definición de personal industrial como solución provisional sería mejor que, en interés de la Organización, se continuara trabajando para facilitar, en lo que respecta a la seguridad, una guía clara y amplia a todas las partes interesadas;
- .4 en su redacción actual, el nuevo proyecto de definición de personal industrial dará lugar a un aumento de las responsabilidades de los Estados ribereños, sin que se les proporcionen los instrumentos necesarios para abordar la cuestión;
- .5 el proyecto de definición constituye un hito a fin de reconocer y describir con claridad esta categoría nueva de personal, que se caracteriza por unas capacidades y competencias significativamente distintas de las del pasajero medio;
- .6 el pujante sector de la energía mar adentro necesita urgentemente esta definición para facilitar el traslado seguro y eficaz de los técnicos que presten servicio en las instalaciones mar adentro;
- .7 esta cuestión requiere una solución obligatoria, que puede incluir la elaboración de enmiendas al capítulo I del Convenio SOLAS, por lo que deberían ampliarse los resultados actuales o debería elaborarse un resultado nuevo; y
- .8 debería elaborarse una justificación de un resultado nuevo en la que se tuvieran en cuenta los instrumentos obligatorios actuales, antes de que se elaboren enmiendas o un instrumento nuevo.

10.13 Tras examinar las opiniones que figuran *supra*, el Comité decidió elaborar una justificación de un resultado previsto nuevo para examinarla en relación con el punto 19 del orden del día (véase el párrafo 19.25). A este respecto, el Comité tomó nota de la declaración del observador de la CESA en la que se respaldó la definición de personal industrial elaborada por el SDC 2. El texto completo de la declaración figura en el anexo 27.

Medios de prueba de los compartimientos estancos

10.14 El Comité, tras tomar nota de que el Subcomité había decidido ultimar el examen de las enmiendas a la regla II-1/11 del Convenio SOLAS y la elaboración de las directrices conexas para garantizar la idoneidad de los medios de prueba de los compartimientos estancos, dado que no pudo alcanzarse el consenso sobre el proyecto de enmiendas, examinó el documento MSC 95/10/6 (IACS), en el que se propone elaborar un proyecto de circular MSC a partir de las directrices de prueba de los tanques que figuran en el anexo 7 del documento SDC 2/INF.8 (Japón).

10.15 A este respecto, el Comité, tras tomar nota de las opiniones siguientes que se manifestaron sobre el particular:

- .1 el SDC 2, tras examinar la cuestión durante varios años, había decidido que no era necesario enmendar la regla II-1/11 del Convenio SOLAS, dado que el nivel de seguridad era suficiente;
- .2 el proyecto de directrices (SDC 2/INF.8, anexo 7) fue examinado en el SDC 2, pero no se llegó a ningún acuerdo al respecto, dado que no se consideró necesario sin el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS; y
- .3 el contenido del proyecto de directrices se basa en una prescripción unificada de la IACS y, por consiguiente, está disponible para uso de cualquier Administración según el caso,

y tomar nota también de que una mayoría clara de los que hicieron uso de la palabra sobre el particular no se mostró a favor de las directrices propuestas, decidió que no era necesario seguir trabajando en este asunto. A este respecto, el Comité tomó nota de las declaraciones de la delegación de Grecia y del observador de la CE, cuyos textos completos figuran en el anexo 27.

Elementos de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques

10.16 Tras examinar el proyecto de circular MSC: "Directrices provisionales para el empleo de elementos de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques: cuestiones relativas a la seguridad contra incendios", que figura en el anexo 6 del documento SDC 2/25, junto con el documento MSC 95/10/7 (Estados Unidos), en el que se opina que sería prematuro aprobar el proyecto de directrices provisionales en la etapa actual ya que no se habían examinado suficientemente los antecedentes de los objetivos de la seguridad contra incendios y las prescripciones funcionales de la parte A del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, como había encargado el MSC 93 (MSC 93/22, párrafo 10.10), el Comité, tras tomar nota de las opiniones siguientes manifestadas sobre el particular:

- .1 las preocupaciones que se manifiestan en el documento MSC 95/10/7 ya se trataron en el SDC 2, por lo que el proyecto de directrices provisionales debería aprobarse, dado que dichas directrices constituyen un instrumento adecuado para abordar la cuestión del PRF en las estructuras de los buques;

- .2 es necesario contar con estas directrices provisionales, dado que el PRF ya se utiliza y es importante para los proyectos alternativos;
- .3 la regla II-2/17 del Convenio SOLAS ya permite la flexibilidad en la implantación de cualquier prescripción del capítulo II-2, y el proyecto actual de directrices provisionales no facilitará la implantación uniforme de dichas prescripciones; y
- .4 todas las preocupaciones deberían abordarse antes de que se aprueben las directrices provisionales mencionadas,

decidió volver a incluir el actual resultado 5.2.1.21 (Directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques) en el orden del día del SDC 3 (véase también el párrafo 19.21) y remitió el documento MSC 95/10/7 al SDC 3 para que siguiera examinándolo.

Acceso sin riesgos a la proa de los buques tanque

10.17 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1504: "Interpretación unificada de las Directrices para el acceso sin riesgos a la proa de los buques tanque" (resolución MSC.62(67)).

Tuberías de plástico en los buques

10.18 El Comité adoptó, mediante la resolución MSC.399(95), enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques (resolución A.753(18)), enmendada mediante la resolución MSC.313(88), que figuran en el anexo 13.

Proyecto de enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS

10.19 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS sobre el análisis de evacuación, que figura en el anexo 14, y pidió al Secretario General que distribuyera estas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su posterior adopción en el MSC 96.

10.20 Habida cuenta de la decisión que se indica *supra*, el Comité tomó nota de la información facilitada por el observador de la IACS acerca de la intención de la Asociación de presentar un documento al MSC 96 para que lo examinara a la vez que adoptase el proyecto de enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS, en relación con la vaguedad del lenguaje y el ámbito de aplicación de las enmiendas.

Interpretación unificada de la regla II-2/13.6 del Convenio SOLAS

10.21 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1505: "Interpretación unificada de la regla II-2/13.6 del Convenio SOLAS".

Proyecto de enmiendas a la regla II-1/22 del Convenio SOLAS

10.22 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de enmiendas a la regla II-1/22 del Convenio SOLAS sobre las puertas estancas, que figura en el anexo 1 del documento SDC 2/25, con miras a su aprobación en el MSC 96, junto con la aprobación del proyecto de enmiendas al capítulo II-1 de dicho convenio sobre las reglas de compartimentado y estabilidad con avería (véase el párrafo 10.4).

Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje

10.23 El Comité aprobó, en principio, las Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación, que figuran en el anexo 11 del documento SDC 2/25, con miras a su aprobación en el MSC 97, junto con la adopción del proyecto de enmiendas a la regla II-1/22 del Convenio SOLAS (véanse los párrafos 10.4 y 10.22).

Directrices sobre los ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje

10.24 El Comité tomó nota de los avances registrados sobre las cuestiones relacionadas con las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y las directrices conexas sobre los ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje.

Seguridad de los buques de carga general

10.25 El Comité tomó nota de que el examen de las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de carga general se había ultimado.

Proyecto de enmiendas al Código ESP 2011

10.26 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011, que figura en el anexo 15, y pidió al Secretario General que distribuyera estas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su posterior adopción en el MSC 96. A este respecto, el Comité decidió que, en el futuro, las Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexas de obligado cumplimiento (MSC.1/Circ.1500) no se aplicaran íntegramente al Código ESP 2011, dado que dicho código se actualiza con carácter anual, de modo similar a lo que se hace con el Código IMDG y el Código IMSBC.

Enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1464/Rev.1

10.27 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1507: "Enmiendas a las Interpretaciones unificadas de las disposiciones de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS, de las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones (resolución MSC.158(78)) y de las Normas de funcionamiento para los detectores del nivel de agua de los graneleros y buques de carga con una única bodega que no sean graneleros (resolución MSC.188(79)) (MSC.1/Circ.1464/Rev.1).

Interpretaciones unificadas de la regla 36 6) del Protocolo de líneas de carga de 1988

10.28 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1508: "Interpretaciones unificadas de la regla 36 6) del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966".

Interpretaciones unificadas del Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques

10.29 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1509: "Interpretaciones unificadas del Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques" (resolución MSC.337(91)).

Interpretaciones unificadas relacionadas con la protección contra incendios

10.30 El Comité aprobó, tras introducir pequeñas modificaciones, la circular MSC.1/Circ.1510: "Enmienda a las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio

SOLAS, el Código SSCI, el Código PEF y los procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos" (MSC/Circ.1120).

Interpretaciones unificadas de las reglas II-2/9 y II-2/13 del Convenio SOLAS

10.31 El Comité, tras examinar el documento MSC 95/10/5 (IACS), en el que se proponen modificaciones del proyecto de interpretación unificada elaborado por el SDC 2 con respecto a la integridad al fuego de los contornos de los espacios de carga rodada/espacios para vehículos en los buques de pasaje y en los buques de carga, aprobó la circular MSC.1/Circ.1511: "Interpretaciones unificadas de las reglas II-2/9 y II-2/13 del Convenio SOLAS", tras introducir las modificaciones propuestas en el documento MSC 95/10/5.

Proyecto de código químico para los OSV

10.32 El Comité tomó nota de que el Subcomité había remitido al SSE 2 y al CCC 2 el capítulo 5 del proyecto de código químico para los OSV sobre el trasvase de la carga a fin de que informaran al PPR 3, y remitió al PPR 3 el texto del capítulo 2 del proyecto de código químico para los OSV a efectos de coordinación. A este respecto, el Comité tomó nota también de que el Subcomité invitó al PPR 3 a que volviera a plantearse la petición que había formulado al Subcomité SDC de que examinase todas las prescripciones actuales sobre estabilidad recogidas en los diversos códigos y directrices de la OMI en relación con los OSV, con miras a aclarar el alcance y el propósito de la labor que debía llevarse a cabo.

11 NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Generalidades

11.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (Subcomité NCSR) (NCSR 2/23 y MSC 95/11) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico

11.2 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó las siguientes nuevas medidas de organización del tráfico, a saber, el establecimiento de:

- .1 derrotas de dos direcciones en el sudoeste del mar de Coral;
- .2 una zona a evitar en el sudoeste del mar de Coral; y
- .3 cinco zonas a evitar en la región de las islas Aleutianas;

para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.331.

Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas

11.3 El Comité decidió que las nuevas medidas de organización del tráfico indicadas en el párrafo 11.2 se implantarán seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de enero de 2016 a las 00 00 horas UTC.

Propuestas y recomendaciones relativas al funcionamiento y la explotación del sistema LRIT

11.4 El Comité encargó a la Secretaría que enmendase el módulo COMSAR del GISIS para permitir la remisión de los límites geográficos de las regiones de búsqueda y salvamento utilizando el formato normalizado definido para el sistema LRIT, e invitó a los Gobiernos Miembros a volver a presentar la información en el formato apropiado una vez se introduzcan los cambios en el módulo.

11.5 El Comité adoptó la resolución MSC.400(95): "Enmiendas a las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) de los buques (resolución MSC.263(84), enmendada)", que figura en el anexo 16.

11.6 El Comité aprobó enmiendas a las circulares MSC.1/Circ.1259/Rev.6 y MSC.1/Circ.1294/Rev.4, en las que figura la documentación técnica sobre la LRIT (partes I y II, respectivamente), y autorizó a la Secretaría a introducir cualquier corrección de redacción que considere necesaria y a publicarlas con las firmas MSC.1/Circ.1259/Rev.7 y MSC.1/Circ.1294/Rev.5, respectivamente.

11.7 El Comité autorizó al órgano de gobernanza operacional del sistema LRIT a preparar los procedimientos pormenorizados necesarios para llevar a cabo la segunda fase de prueba de las modificaciones del sistema LRIT y coordinar las pruebas en todos los DC, el IDE y el servidor DDP.

Armonización de las Directrices sobre el proyecto centrado en las personas (HCD), la prueba, evaluación y análisis de la usabilidad (UTEA), y la garantía de calidad del soporte lógico (SQA)

11.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1512: "Directrices sobre la garantía de calidad del soporte lógico y el proyecto centrado en las personas para la navegación-e".

Normas de funcionamiento de los receptores de navegación multisistemas de a bordo

11.9 El Comité examinó el proyecto de normas de funcionamiento de los receptores de navegación multisistemas de a bordo elaborado por el NCSR 2, junto con las observaciones formuladas en el documento MSC 95/11/1 (Noruega).

11.10 En este contexto, la delegación de los Países Bajos, respaldada por la IALA y la ICS, estimó que el texto preparado por el NCSR 2 no debería enmendarse. En su opinión, no era necesario contar con una cobertura mundial ya que la cuestión de la determinación resiliente de la situación, que era el motivo de esta labor, sólo planteaba problemas en las zonas costeras y no en mar abierta. La Organización había decidido, para beneficio de la elaboración de la navegación-e, que para la determinación resiliente de la situación, navegación y hora (PNT) debería encontrarse una solución en los sistemas que no forman parte del GNSS. Ya se están elaborando nuevos sistemas de radionavegación terrenales para este propósito, tales como e-Loran y R-mode, que no sólo facilitarán apoyo para la determinación de la situación sino también para la sincronización temporal. Varias otras delegaciones respaldaron la propuesta de Noruega y manifestaron su preferencia por la enmienda que figura en el párrafo 9.2 del documento MSC 95/11/1.

11.11 Teniendo en cuenta el apoyo general brindado a la propuesta de Noruega, el Comité adoptó la resolución MSC.401(95): "Normas de funcionamiento de los receptores de

navegación multisistemas de a bordo", que figura en el anexo 17, con las siguientes enmiendas:

.1 el párrafo 3.3 se sustituye por el siguiente nuevo texto:

"Cuando se proporcionen señales de sistemas de radionavegación terrenal y éstas se utilicen en bandas de frecuencia protegidas, tener la posibilidad de operar utilizando las señales del sistema o sistemas de radionavegación terrenal proporcionados en las bandas de frecuencias protegidas"; y

.2 la primera parte del párrafo 1.6 se sustituye por el siguiente nuevo texto:

"El equipo receptor capaz de combinar mediciones procedentes de varios GNSS y un sistema de radionavegación terrenal opcional, ...".

Examen del SMSSM

11.12 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité, como caso excepcional, de autorizar al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del SMSSM a presentar su informe al NCSR 3 dos semanas más tarde del plazo para la presentación de documentos voluminosos (es decir, el 11 de diciembre de 2015).

Revisión de la Recomendación UIT-R M.493-13

11.13 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que transmitiera la declaración de coordinación relativa a la revisión de la Recomendación UIT-R M.493-13 al Grupo de trabajo 5B del UIT-R (NCSR 2/23, anexo 6).

Postura de la OMI sobre los puntos pertinentes del orden del día de la CMR-15

11.14 El Comité aprobó la postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT (CMR-15) que tratan de cuestiones relacionadas con los servicios marítimos (NCSR 2/23, anexo 7), y encargó a la Secretaría que la transmitiese a la CMR-15, cuya celebración está prevista del 2 al 27 de noviembre de 2015.

11.15 El Comité autorizó al Grupo mixto de expertos OMI/UIT a presentar toda información adicional sobre la postura de la OMI con respecto a los puntos del orden del día de la CMR-15 directamente a la UIT para su examen por la Conferencia.

11.16 El Comité encargó a la Secretaría que consultase con los Estados Miembros de la OMI que estén presentes en la CMR-15 por lo que respecta a cuestiones nuevas que no estén incluidas en la postura de la OMI, según la elaboró y aprobó el Comité, y que adopte las medidas oportunas para proteger los intereses de la OMI.

Revisión de la circular SAR.7/Circ.11: "Lista de los documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC)"

11.17 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que distribuya la circular SAR.7/Circ.12: "Lista de los documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los centros coordinadores de salvamento marítimo o conjunto".

Enmiendas al Manual IAMSAR

11.18 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1513: "Enmiendas al Manual IAMSAR", teniendo en cuenta que la OACI está de acuerdo en que se incluyan las enmiendas al Manual propuestas en la edición de 2016.

Elaboración del Sistema de intercambio de datos por ondas métricas (VDES)

11.19 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en el documento MSC 95/INF.12 (Japón, Suecia e IALA), en el que se informa de la situación actual de la elaboración del Sistema de intercambio de datos por ondas métricas (VDES).

Protección de los buques cableros y de las operaciones de reparación de los cables submarinos internacionales

11.20 La delegación de las Islas Marshall, respaldada por otras, indicó su opinión sobre la necesidad urgente de disponer de directrices relativas a los buques cableros y las operaciones de reparación de los cables submarinos internacionales y, tras hacer referencia a las deliberaciones pertinentes mantenidas en el NCSR 2 (NCSR 2/23, párrafos 22.1 a 22.4), pidió al Comité que encargara al NCSR 3 que elabore una interpretación unificada de la regla 18 del Reglamento de abordajes o publique una circular SN.

11.21 Tras examinar la cuestión, el Comité observó que en el orden del día del Subcomité NCSR había un punto sobre la interpretación unificada de las disposiciones de los Convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente (resultado previsto 1.1.2.3), y que las Islas Marshall podían presentar un documento al NCSR 3 para que lo examine en relación con este punto.

12 SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE

Generalidades

12.1 El Comité examinó cuestiones urgentes derivadas del 2º periodo de sesiones del Subcomité (MSC 95/12) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Normas de funcionamiento, prescripciones funcionales y prescripciones sobre el sistema para la evaluación de los sistemas de gestión del humo

12.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1514: "Normas de funcionamiento, prescripciones funcionales y prescripciones sobre el sistema para la evaluación de los sistemas de gestión del humo".

Modificación del proyecto de enmiendas a la regla II-2/20.3 del Convenio SOLAS

12.3 El Comité tomó nota de que la modificación al proyecto de enmiendas a la regla II-2/20.3 del Convenio SOLAS se había examinado dentro del punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) (véanse los párrafos 3.21 a 3.24).

Directrices de proyecto y recomendaciones operacionales revisadas para los sistemas de ventilación de los espacios de carga rodada

12.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1515: "Directrices de proyecto y recomendaciones operacionales revisadas para los sistemas de ventilación de los espacios de carga rodada".

Informe sobre el suceso del SWANLAND

12.5 El Comité tomó nota de que, por falta de tiempo, el informe sobre el suceso del *Swanland* se volverá a examinar en el SSE 3 en relación con el punto del orden del día "Otros asuntos".

Futuro plan de trabajo sobre el marco de las normas basadas en objetivos (GBS) para los dispositivos de salvamento

12.6 Tras examinar las dos opciones propuestas por el SSE 2 con respecto al futuro plan de trabajo sobre el marco de las GBS para los dispositivos de salvamento (SSE 2/20, anexo 4) en relación con el punto 5 del orden del día (Normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos) (véanse los párrafos 5.9 a 5.12), el Comité tomó nota de las opiniones divergentes sobre las opciones y decidió examinar esta cuestión en más detalle dentro de este punto del orden del día.

12.7 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, al deliberar sobre los objetivos generales con respecto al enfoque del nivel de seguridad, incluidas su implantación, consecuencias y el modo de avanzar, propuso un nuevo plan de trabajo futuro para el Subcomité SSE sobre la elaboración de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS, en particular que:

- .1 se encargue al Subcomité SSE que elabore prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS, basándose en las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (MSC.1/Circ.1394/Rev.1), con dos periodos de sesiones para ultimar esta labor;
- .2 el SSE 3 informe al MSC 96, como cuestión urgente, de los avances con respecto a la elaboración de prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS, y proporcione observaciones sobre la experiencia recabada con la implantación de la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1, si procede; y
- .3 el SSE 4 ultime las prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS a fin de someterlas a la aprobación del MSC 98.

12.8 Tras acordar este plan de trabajo el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a presentar propuestas relativas a las prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS al SSE 3, para su examen dentro del punto 3 del orden del día (Objetivos de seguridad y prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS), teniendo en cuenta el resultado de la labor ya realizada y notificada al SSE 2.

Examen de las prescripciones relativas al punto de inflamación del combustible líquido establecidas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS

12.9 Tras tomar nota de la opinión del SSE 2 de que el Subcomité había considerado que las cuestiones relacionadas con el examen de las prescripciones relativas al punto de inflamación del combustible líquido establecidas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS estaban dentro del ámbito de aplicación del Código IGF, el Comité refrendó la opinión antedicha e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar observaciones y propuestas al CCC 2.

Enmiendas a las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios (MSC.1/Circ.1432)

12.10 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1516: "Enmiendas a las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios (MSC.1/Circ.1432)".

Proyecto de enmiendas al capítulo 8 del Código SSCI

12.11 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo 8 del Código SSCI, que figura en el anexo 18, y pidió al Secretario General que distribuyese las enmiendas de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción por el MSC 96.

Ámbito de aplicación y redacción de enmiendas al Código IDS

12.12 El Comité tomó nota de que no era necesario adoptar medidas específicas en este momento, pero que las disposiciones sobre la aplicación que figuran en la circular MSC.1/Circ.1500 deberían aplicarse a toda futura enmienda al Código IDS (SSE 2/20, párrafo 19.7). A este respecto, la delegación de Alemania, con el respaldo de España, se reservó su postura sobre la conveniencia de dar por terminada esta cuestión.

Referencias a la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1 en el capítulo III del Convenio SOLAS

12.13 El Comité tomó nota de la posibilidad de que la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1: "Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas" se sustituya por una nueva resolución MSC obligatoria titulada "Prescripciones sobre servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta" y de que, por consiguiente, quizá será necesario actualizar las referencias a esta circular en el capítulo III del Convenio SOLAS.

Enmiendas a los Códigos NGV 1994 y 2000

12.14 El Comité, tras tomar nota de que en el SSE 2 no se habían adoptado medidas sobre la preparación de enmiendas a los Códigos NGV 1994 y 2000 (MSC 94/21, párrafo 8.17) debido a la retirada de la propuesta original (SSE 2/19/5), invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a presentar observaciones y propuestas al SSE 3.

Proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI

12.15 El Comité aprobó el proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI, que figura en el anexo 18, y pidió al Secretario General que distribuyese las enmiendas de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 96.

Modificación del proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS

12.16 Tras examinar la modificación consecuente del proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS aprobada en el MSC 92 (MSC 92/26, anexo 13), que figura en el anexo 2 del documento SSE 2/20, el Comité acordó seguir examinándolo en el MSC 96, con miras a su adopción junto con el nuevo capítulo 17 del Código SSCI (véase también el párrafo 12.15).

Enmiendas al capítulo 9 del Código MODU 2009

12.17 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de resolución del MSC relativo a las enmiendas al capítulo 9 del Código MODU 2009, que figura en el anexo 18 del documento SSE 2/20, con miras a su adopción en el MSC 96, junto con el nuevo capítulo 17 del Código SSCI (véase también el párrafo 12.15), y pidió a la Secretaría que remitiese el proyecto de resolución MSC al MSC 96 en consecuencia.

Capítulos 5 y 8 del proyecto de código químico para los OSV

12.18 El Comité tomó nota de que el texto de los capítulos 5 y 8 del proyecto de código químico para los OSV se había examinado y remitido al PPR 3 a fines de coordinación.

Medidas aplicables a los dispositivos de izada y chigres de a bordo

12.19 El Comité recordó que el MSC 89 había aprobado un nuevo resultado sobre la "Elaboración de prescripciones relativas a los dispositivos de izada y chigres de a bordo" y que el Subcomité debía preparar objetivos específicos para su aprobación por el Comité antes de emprender cualquier trabajo técnico (MSC 89/25, párrafo 22.26).

12.20 A este respecto, el Comité también recordó que el SSE 2, tras haber deliberado extensamente sobre el modo en que debería abordarse este resultado y, en particular, sobre si era necesario enmendar algún instrumento obligatorio de la OMI (por ejemplo, el Convenio SOLAS, el Código IGS, etc.) y/o preparar directrices conexas y constituir un grupo de trabajo por correspondencia, concluyó que:

- .1 existe un acuerdo unánime de que deberían elaborarse directrices más consistentes con la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo;
- .2 en la mayoría de las intervenciones a este respecto se respaldó la necesidad de enmendar el Convenio SOLAS, para conferir carácter obligatorio a las prescripciones relativas a la seguridad de los dispositivos de izada y los chigres de a bordo; y
- .3 cabe la posibilidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia a reserva de la decisión del MSC 95, para avanzar en esta labor en el lapso interperiodos.

12.21 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos:

- .1 MSC 95/12/1 (Antigua y Barbuda y otros), en el que se manifiesta la opinión de que los datos actualmente disponibles sobre sucesos indican que existe una "necesidad imperiosa" de una prescripción del Convenio SOLAS de obligado cumplimiento; se pide el restablecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia sobre los dispositivos de izada y chigres de a bordo; y

se invita al Comité a examinar medidas que podrían adoptarse para fomentar la notificación oficial a las organizaciones pertinentes de todos los sucesos, incluidos los "cuasiaccidentes", en relación con los fallos de los dispositivos de izada y chigres de a bordo;

- .2 MSC 95/12/2 (ICS), en el que se señala que las enmiendas al Convenio SOLAS y la publicación de directrices obligatorias no pueden justificarse basándose en la limitada información disponible, y se propone que se elaboren orientaciones voluntarias más generales, teniendo en cuenta las normas del sector y las buenas prácticas existentes, a fin de facilitar asistencia a las compañías a la hora de elaborar procedimientos de a bordo adecuados para la inspección y el mantenimiento periódicos y el funcionamiento del tipo de izada, en particular, para los dispositivos de izada y los chigres utilizados en las operaciones de manipulación de la carga; y
- .3 MSC 95/12/3 (Vanuatu), en el que se manifiesta la opinión de que no hay una justificación clara para la elaboración de prescripciones obligatorias sobre el proyecto y la construcción; se señala que el mantenimiento y la inspección de los dispositivos de izada de a bordo están ya contemplados en el sistema de gestión de la seguridad (SMS) del buque exigido por el Código IGS; y se confirma que el Subcomité SSE podría elaborar directrices no obligatorias para la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo centradas en el mantenimiento y la inspección.

12.22 Teniendo en cuenta los documentos presentados al respecto y los resultados de la labor del Grupo de trabajo constituido en el SSE 2, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas sobre la mejor forma de proceder con la elaboración de directrices de la OMI para los dispositivos de izada y chigres de a bordo:

- .1 el ámbito de aplicación de las directrices de la OMI debería limitarse a los procedimientos de a bordo para las inspecciones periódicas, el mantenimiento y el funcionamiento de los dispositivos de izada y chigres utilizados en las operaciones de manipulación de la carga, basándose en los datos presentados al respecto;
- .2 deberían elaborarse enmiendas amplias basadas en objetivos y funciones y éstas deberían venir apoyadas por directrices conexas de la OMI;
- .3 las orientaciones de la OMI que se elaboren también deberían abarcar el proyecto, fabricación y construcción, incluyendo disposiciones relativas a los chigres para operaciones de fondeo, grúas, grúas de provisiones y dispositivos de izada de las tapas de escotilla; y
- .4 que el proyecto, fabricación y construcción de los dispositivos de izada y chigres deberían estar basados en códigos o normas del sector existentes aceptables para la Organización.

12.23 Al examinar el mejor modo de proceder, el Comité, con miras a ofrecer una dirección del programa clara al SSE 3, decidió centrar sus deliberaciones en los siguientes asuntos:

- .1 el ámbito de aplicación de las directrices relativas a la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo;

- .2 la necesidad de elaborar prescripciones obligatorias del Convenio SOLAS además de la elaboración de directrices relativas a la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo; y
- .3 la necesidad o no de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité SSE sobre los dispositivos de izada y chigres de a bordo para avanzar en esta cuestión en el lapso interperiodos.

Ámbito de aplicación de las directrices relativas a la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo

12.24 Tras examinar las opiniones sobre el ámbito de aplicación de las directrices relativas a la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo, el Comité acordó que deberían elaborarse directrices de la OMI que abarquen el proyecto, fabricación y construcción de nuevas instalaciones, los procedimientos de a bordo relativos a la inspección, el mantenimiento y el funcionamiento de rutina de los dispositivos de izada y chigres, y la familiarización de la tripulación del buque y del personal en tierra, teniendo en cuenta los datos incluidos en el documento SSE 2/INF.2.

Elaboración de prescripciones obligatorias del Convenio SOLAS

12.25 Al examinar la necesidad de elaborar prescripciones obligatorias, el Comité acordó que debería elaborarse una regla del Convenio SOLAS basada en objetivos y funciones para prescribir que los nuevos dispositivos de izada y chigres de a bordo se proyecten, se construyan y se instalen bien "de conformidad con códigos o normas aceptables para la Organización", bien "de manera satisfactoria a juicio de la Administración", y se mantengan de conformidad con las directrices relativas a la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo que elaborará la Organización.

12.26 A este respecto, se encargó al SSE 3 que prosiga la labor sobre este resultado y, en particular, asesore al MSC 97 sobre qué capítulo del Convenio SOLAS debería enmendarse, y que elabore la lista de códigos y/o normas del sector que habrán de figurar en una nota a pie de página o en una circular MSC, según proceda.

Mandato revisado para el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los dispositivos de izada y chigres de a bordo del Subcomité SSE

12.27 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas sobre el ámbito de aplicación de las directrices relativas a la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo, así como la elaboración de prescripciones del Convenio SOLAS de obligado cumplimiento (véanse los párrafos 12.24 a 12.26), el Comité, tras haber examinado el proyecto de mandato propuesto por el SSE 2 (SSE 2/20, párrafo 8.16), refrendó la decisión del Subcomité de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los dispositivos de izada y chigres de a bordo, bajo la coordinación de Japón,^{*} al que encargó que, teniendo en cuenta los resultados del SSE 2 y las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el MSC 95:

* **Coordinador:**
Sr. Yoshitaka Ogawa
Head of Ship Structural Standards Group
Structural Strength Evaluation Department
National Maritime Research Institute
6-38-1, Shinkawa, Mitaka,
Tokio, 181-0004, Japón
Teléfono: +81-422-41-3075
Facsímil: +81-422-41-3085
Correo electrónico: ogawa@nmri.go.jp

- .1 elabore un proyecto de directrices que abarquen el proyecto, la fabricación y la construcción de nuevas instalaciones, los procedimientos de a bordo relativos a la inspección, el mantenimiento y el funcionamiento de rutina de los dispositivos de izada y los chigres, y la familiarización de la tripulación del buque y del personal en tierra, teniendo en cuenta los datos que figuran en el documento SSE 2/INF.2;
- .2 prepare un proyecto de reglas del Convenio SOLAS basadas en objetivos y funciones en las que se prescriba que los dispositivos de izada y los chigres de a bordo se proyecten, construyan e instalen bien "de conformidad con códigos o normas aceptables para la Organización", bien "de manera satisfactoria a juicio de la Administración"; y se mantengan de conformidad con las directrices relativas a la seguridad de los dispositivos de izada y chigres de a bordo, que elaborará la Organización; y
- .3 presente un informe al SSE 3.

Servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta

12.28 El Comité recordó que el MSC 93, tras tomar nota de la cantidad de incoherencias que había entre las prescripciones del proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS (MSC 93/3, anexo 2) y el proyecto de resolución MSC relativa a las prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta (MSC 93/3/4, anexo 1), decidió remitir estos proyectos al SSE 2 para que los siguiera examinando, asignando un periodo de sesiones para ultimar el proyecto de enmiendas.

12.29 El Comité también recordó que el SSE 2, tras haber deliberado extensamente sobre los citados proyectos de enmienda al capítulo III del Convenio SOLAS y el proyecto de resolución MSC, tomó nota de que varias delegaciones opinaron que la propuesta de permitir al "personal autorizado" llevar a cabo exámenes anuales y pruebas quinquenales de funcionamiento no se ajustaba a las instrucciones del MSC 93, y decidió que el proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS, así como el proyecto de resolución MSC no podían remitirse al Comité para su adopción en este momento.

12.30 A este respecto, el Comité tomó nota de la información sobre el análisis de carencias provisional de las prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos, que figura en el documento MSC 95/INF.16 (España, Federación de Rusia, Francia e Italia), así como de la declaración del Presidente del Subcomité SSE en la que se aclaran los términos "examen anual" y "pruebas quinquenales de funcionamiento".

12.31 Con miras a facilitar instrucciones claras al SSE 3, el Comité acordó abordar únicamente los siguientes puntos:

- .1 teniendo en cuenta que el SSE 2 ya había acordado que la tripulación del buque podría llevar a cabo las labores de mantenimiento, así como las inspecciones semanales y mensuales, y que las reparaciones y la puesta a punto del equipo, incluyendo el examen y la prueba que se llevarán a cabo como mínimo una vez cada cinco años, deberían llevarlas a cabo únicamente el fabricante o el proveedor de servicios autorizado, la cuestión pendiente de aclaración por el Comité es si debería permitirse al personal

certificado de la compañía* llevar a cabo exámenes minuciosos anuales, como aclaró el Presidente del Subcomité; y

- .2 si se permite al Subcomité SSE proponer futuras enmiendas a la regla III/20 del Convenio SOLAS mientras se ultima el proyecto de resolución MSC relativo a las prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta.

12.32 Al examinar las cuestiones identificadas, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones divergentes manifestadas durante las deliberaciones:

- .1 debería prohibirse explícitamente que la tripulación del buque lleve a cabo las pruebas quinquenales de funcionamiento;
- .2 el Comité no debería reabrir el examen de esta cuestión sino retomar los proyectos de reglas del Convenio SOLAS y de resolución del MSC aprobados en el MSC 92 y pedir al Subcomité SSE que aborde únicamente las cuestiones concretas remitidas para su examen por el MSC 93 (MSC 93/22, párrafos 3.27 y 3.28);
- .3 el planteamiento de tres niveles que figura en el párrafo 3.27.3 debería utilizarse como punto de partida para ultimar esta cuestión;
- .4 las reglas del Convenio SOLAS deberían abordar las preguntas "¿qué ha de hacerse?" y "¿cuándo ha de hacerse?" y el proyecto de resolución MSC debería abordar las preguntas "¿cómo ha de hacerse?" y "¿quién ha de hacerlo?";
- .5 la frase "personal debidamente capacitado y familiarizado con el sistema" debería eliminarse de las reglas del Convenio SOLAS de forma que todas las disposiciones relativas a quién lleva a cabo las actividades se incluyan en la resolución MSC;
- .6 la resolución MSC debería establecerse en términos claros e inequívocos de forma que no haya confusión con respecto al hecho de que las actividades quinquenales queden restringidas a los proveedores de servicio autorizados;
- .7 debería permitirse a los oficiales superiores certificados llevar a cabo actividades anuales; y
- .8 es necesario seguir trabajando para garantizar que se racionaliza la terminología y que la regla III/36 del Convenio SOLAS y las Directrices para la elaboración de manuales de funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de botes salvavidas (MSC.1/Circ.1205) se contrastan con el proyecto de resolución MSC para garantizar que todas las disposiciones son consistentes y quedan reconciliadas.

12.33 Tras deliberar extensamente al respecto, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a examinar las opiniones manifestadas en el Pleno y proponer una forma de avanzar para que la examine el Comité.

* Según se define en la regla IX/1.2 del Convenio SOLAS.

12.34 Tras examinar la forma de avanzar propuesta, el Comité acordó que, basándose en la experiencia práctica de la aplicación de las circulares MSC.1/Circ.1206/Rev.1 y MSC.1/Circ.1277, el examen minucioso anual debería llevarlo a cabo el fabricante o un proveedor de servicios autorizado por la Administración, teniendo en cuenta el entendimiento de que un proveedor de servicios puede ser una entidad distinta al fabricante (por ejemplo, un operador del buque que cumpla los criterios pertinentes).

12.35 Al examinar si el Subcomité SSE está autorizado a proponer nuevas enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS mientras se ultima el proyecto de resolución relativo a las prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta, el Comité, tras refrendar en principio la sugerencia de que las reglas del Convenio SOLAS deberían abordar las preguntas "¿qué ha de hacerse?" y "¿cuándo ha de hacerse?" y que el proyecto de resolución MSC debería abordar las preguntas "¿cómo ha de hacerse?" y "¿quién ha de hacerlo?", acordó que deberían seguir examinándose las reglas III/20 y III/36 del Convenio SOLAS y las Directrices para la elaboración de manuales de funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de botes salvavidas (MSC.1/Circ.1205), a efectos de coherencia, pero sin introducir ninguna enmienda que no esté relacionada concretamente con esta cuestión.

12.36 En consecuencia, el Comité, teniendo en cuenta la importancia de esta cuestión sobre los servicios periódicos y el volumen de trabajo que ha de llevarse a cabo, acordó restablecer el resultado original "Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1" en el orden del día para el bienio 2016-2017 y en el orden del día provisional del SSE 3, con 2016 como plazo de ultimación previsto, y encargó al SSE 3 que:

- .1 examine el proyecto de resolución MSC que figura en el anexo 1 del documento MSC 93/3/4, teniendo en cuenta las circulares MSC.1/Circ.1206/Rev.1 y MSC.1/Circ.1277 y que el examen minucioso anual debería llevarlo a cabo el fabricante o un proveedor de servicios autorizado por la Administración, en el entendimiento de que un proveedor de servicios puede ser una entidad distinta al fabricante (por ejemplo, un operador del buque que cumpla los criterios pertinentes);
- .2 examine las reglas III/20 y III/36 del Convenio SOLAS y la circular MSC.1/Circ.1205, en aras de la coherencia con el proyecto de resolución MSC; y
- .3 informe al MSC 96 con carácter de urgencia.

13 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

Generalidades

13.1 El Comité recordó que el MSC 94 (MSC 94/21, párrafo 12.1) había pedido al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara al MSC 95 una evaluación preliminar de las repercusiones que tendrían, con respecto a la creación de capacidad y las necesidades de asistencia técnica, la aprobación de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados no previstos relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento que se aprobaron durante dicho periodo de sesiones.

Evaluación de las repercusiones en creación de capacidad de la implantación de nuevas medidas

13.2 El Comité examinó el documento MSC 95/13 (Vicepresidente), en el que se facilitan los resultados de la evaluación preliminar antedicha, y convino con dicha evaluación, es decir, puede necesitarse asistencia técnica para actualizar la legislación y algunos puntos conllevan repercusiones en cuanto a la creación de capacidad, que podrían seguir abordándose a través del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización. Por consiguiente, el Comité llegó a la conclusión de que no era necesario constituir el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) en el presente periodo de sesiones.

Evaluación preliminar para el próximo periodo de sesiones

13.3 El Comité pidió al Vicepresidente para el próximo año civil (véase el párrafo 20.1), en consulta con el Presidente para el próximo año civil y con la asistencia de la Secretaría, que presente en el MSC 96 una valoración preliminar de las repercusiones que tendría en creación de capacidad y en necesidades de asistencia técnica la aprobación de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en el presente periodo de sesiones.

14 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL

Examen de la seguridad de los buques de carga general

14.1 El Comité recordó que el MSC 93, tras haber acordado que se necesitaba más tiempo para examinar la propuesta de establecer un sistema de reconocimientos amplio para los buques de carga general y fortalecer las responsabilidades relativas al mantenimiento de la maquinaria de los buques en el contexto del sistema de gestión de la seguridad y los reconocimientos de los buques, acordó ampliar el plazo de ultimación para este resultado hasta el año 2015.

14.2 Tras haber examinado la información sobre los resultados del SDC 2 en relación con el examen de la seguridad de los buques de carga general que figuran en los párrafos 5 a 7 del documento MSC 95/14 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el Subcomité SDC había ultimado el examen de las cuestiones relativas a la seguridad de los buques de carga general y acordó tenerlo en cuenta cuando examine el Plan de acción de alto nivel del Comité para el próximo bienio.

Evaluación formal de la seguridad (EFS)

Artículo relativo a la EFS accesible para el público

14.3 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada en el documento MSC 95/INF.10 (Japón) sobre un método novedoso para la función aproximada para el diagrama FN y el establecimiento de los límites de la zona ALARP.

Enmiendas a las Directrices relativas a la EFS

14.4 El Comité recordó que el MSC 94, tras haber aprobado el proyecto de enmiendas al párrafo 9.3.3 de las Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC-MEPC.2/Circ.12), que figura en el anexo 24 del

documento MSC 94/21, encargó a la Secretaría que remitiese el proyecto de enmiendas a las Directrices relativas a la EFS al MEPC 68 para que también lo aprobase.

14.5 A este respecto, el Comité tomó nota de que el MEPC 68 también había aprobado las enmiendas a las Directrices relativas a la EFS y que la Secretaría volverá a publicar las Directrices revisadas, a su debido tiempo, con la signatura MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1.

Fecha de la reunión del Grupo de expertos en EFS

14.6 El Comité recordó que la fecha de la reunión del Grupo de expertos en EFS para validar el estudio AESM 3 sobre la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje ya se había examinado dentro del punto 10 del orden del día (Proyecto y construcción del buque) (véanse los párrafos 10.6 y 19.42).

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

Información relativa a la notificación de actos de piratería, y la recopilación y distribución de información relativa a los actos de piratería

15.1 El Comité examinó el documento MSC 95/15 (Secretaría) y acogió con satisfacción el éxito continuado de la represión de los actos de piratería y los robos a mano armada en el golfo de Adén y el océano Índico occidental, así como la disminución del número de ataques notificados en África occidental.

15.2 En relación con las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños con respecto al personal privado de protección armada a bordo de los buques, el Comité tomó nota de que hasta la fecha solamente 18 Estados Miembros y un Miembro Asociado han cumplimentado el cuestionario adjunto a la circular MSC-FAL.1/Circ.2, y por consiguiente reiteró su petición de que se facilite dicha información a la Secretaría con miras a publicarla en el sitio público de la Organización en la Red.

15.3 Con respecto a la cuestión de la notificación de los actos de piratería y robos a mano armada a la Organización, el Comité tomó nota de que muy pocos Estados de abanderamiento facilitaban informes a la Secretaría para su inclusión en el módulo sobre "actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques" en el GISIS. Por consiguiente, el Comité instó a los Estados ribereños, rectores de puertos y de abanderamiento a presentar informes a la Organización con miras a facilitar a los Estados Miembros y organizaciones observadoras, así como al público en general, un retrato realista de los sucesos de piratería y robos a mano armada en todo el mundo. Los informes deberían ajustarse al formato del apéndice 5 de la circular MSC.1/Circ.1333 y remitirse a marsec@imo.org.

15.4 El Comité examinó el documento MSC 95/15/4 (Colombia), en el que se propone mejorar los procedimientos de notificación de los actos de piratería y robos a mano armada a la Organización mediante el establecimiento de un procedimiento de validación de sucesos junto con la designación de puntos de contacto nacionales, y enmendar las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 en consecuencia.

15.5 El Comité recordó que los informes remitidos a la Organización sobre actos de piratería y robos a mano armada intentados y consumados no están destinados al uso operacional por parte de los buques o de sus propietarios, sino al análisis estadístico para definir tendencias y modos de actuación de los perpetradores en las diversas regiones del mundo. En consecuencia, algunas delegaciones pidieron cautela y recordaron al Comité que los informes de los presuntos actos de piratería y robos a mano armada para la adopción de

medidas de respuesta y asistencia inmediatas por parte de agentes de la autoridad fueron recibidos y procesados por el IMB-ISC y el ReCAAP, quienes cuentan con un equipo de respuesta activo permanentemente.

15.6 Si bien algunas delegaciones apoyaron un régimen de validación para los sucesos de piratería y robos a mano armada notificados en el GISIS, otros cuestionaron que tal régimen fuera práctico y útil para los fines del módulo sobre actos de piratería y robos a mano armada del GISIS, teniendo en cuenta la carga administrativa adicional que supondría para los Estados ribereños y de abanderamiento.

15.7 Tras examinar este punto, el Comité no apoyó la elaboración de un régimen de validación, pero convino con que el establecimiento de un punto de contacto nacional que sirva de intermediario con la Organización en cuestiones relativas a la piratería y los robos a mano armada mejoraría la calidad de los informes del GISIS y encargó al Grupo de trabajo que enmendase las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 a tal efecto.

15.8 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 95/INF.6 (ReCAAP-ISC), que contiene una actualización de las actividades llevadas a cabo por el ReCAAP-ISC y la situación de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra buques en Asia durante 2014.

15.9 El Comité también tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 95/INF.18 (Comisión Europea) sobre un estudio que se está llevando a cabo actualmente para recopilar información sobre la piratería y los robos a mano armada en todo el mundo para su incorporación a una base de datos mantenida por la Comisión Europea con miras a compartirla con las partes interesadas. Un objetivo adicional del proyecto es facilitar recomendaciones con respecto a una solución sostenible y a largo plazo para la recopilación y distribución de dicha información.

15.10 Con respecto a la propuesta que figura en el documento MSC 95/15/2 (Secretaría) de ampliar la utilización del servicio de distribución de información LRIT del GISIS al golfo de Guinea, el Comité recordó la experiencia positiva del establecimiento de un servicio de distribución para facilitar información LRIT a las fuerzas de seguridad que operan en las aguas del golfo de Adén.

15.11 La delegación de Ghana, a la vez que manifestó su agradecimiento al Secretario General por haber constituido el Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central, manifestó su inquietud por el nivel de las consultas previas con la Autoridad Marítima de Ghana (GMA) al respecto. El delegado opinó que el funcionamiento eficaz del MTISC-GoG no se logrará a menos que la Organización y sus socios regionales hagan un esfuerzo por colaborar estrechamente con la GMA, y que las consultas a nivel regional eran fundamentales para establecer el consenso necesario entre los Estados Miembros de la región con respecto a la ubicación del MTISC-GoG y su funcionamiento. El delegado también señaló la importancia de que todos los socios interesados de la región adopten un planteamiento de consultas jerárquicamente de abajo a arriba y no de arriba a abajo para resolver los problemas de protección marítima de la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG).

15.12 Las delegaciones de Angola, Camerún, Nigeria y Sudáfrica, favorables a la declaración formulada por la delegación de Ghana, reiteraron la necesidad de llevar a cabo consultas previas con los países de la región antes de proponer cualquier medida que probablemente afecte a los intereses nacionales o regionales de los países africanos.

15.13 Varias delegaciones señalaron que la situación del golfo de Guinea sigue siendo causa de gran inquietud y, aunque simpatizan con las preocupaciones de los Estados de la región con respecto a las consultas previas, respaldaron firmemente la ampliación del uso del servicio de distribución LRIT al golfo de Guinea como medida para mejorar la seguridad marítima y la protección de la gente de mar.

15.14 Dada la petición de los países de la región de que se lleven a cabo consultas, el Secretario General propuso iniciar un proceso de consultas previo a cualquier futuro examen de la cuestión, y se comprometió a poner el resultado de dicho proceso en conocimiento del Comité y, si el calendario lo permite, de la Asamblea.

15.15 Por consiguiente, el Comité acordó suspender cualquier deliberación a este respecto para permitir que se lleve a cabo el proceso de consultas.

Propuestas para aclarar la extensión de la zona de alto riesgo de piratería como se define en las Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia (MPG 4)

15.16 El Comité examinó los documentos MSC 95/15/1 (Egipto) y MSC 95/15/5 (Sultanía de Omán) sobre la extensión de la zona de alto riesgo de piratería definida en las Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia, versión 4 (MPG 4).

15.17 La delegación de Egipto opinó que la Organización había refrendado tácitamente la extensión de la zona de alto riesgo como se define en las MPG 3 y MPG 4 al publicarlas como circulares MSC.1/Circ.1337 y MSC.1/Circ.1339, respectivamente, a pesar del hecho de que no se habían producido ataques con éxito en el mar Rojo desde 2011. La declaración de Egipto figura en el anexo 27.

15.18 La delegación de la Sultanía de Omán apoyó las opiniones manifestadas por Egipto y adujo que el mar de Omán tampoco constituía una zona de alto riesgo de piratería y debería, por consiguiente, excluirse de la definición que figura en las MPG 4.

15.19 El observador de la ICS intervino en nombre de BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO y OCIMF, reconoció las inquietudes manifestadas por Egipto e informó al Comité de que los representantes del sector ante el Grupo de contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia (CGPCS) habían llegado a un acuerdo con respecto a un proceso de revisión sobre la extensión de la zona de alto riesgo, teniendo en cuenta las evaluaciones de las amenazas llevadas a cabo periódicamente por las fuerzas militares en las reuniones del mecanismo de concienciación compartida y pacificación (SHADE). Dado que en el seno del CGPCS se había deliberado ampliamente sobre la zona de alto riesgo y el resultado de dichas deliberaciones se prevé para la próxima reunión del Pleno en julio, el sector opinó que sería contraproducente que el Comité interviniera en dicho proceso dada la probable cercanía de su resolución y, en particular, ya que la mayoría de los Estados que asisten al MSC también participan en el CGPCS y en su labor. Se recordó al Comité que la situación del océano Índico sigue siendo incierta con la posibilidad real de que resurja la amenaza pirata, y consideró que una circular MSC podría ir en detrimento de la implantación eficaz y continuada de las MPG, punto que se reconoce universalmente como fundamental para la restricción en curso de la actividad de los piratas con base en Somalia, junto con el despliegue de fuerzas militares, el uso de guardias armados en caso necesario y la creación de capacidad en tierra.

15.20 Si bien algunas delegaciones abogaron por la espera de los resultados de las evaluaciones de las amenazas llevadas a cabo por las fuerzas navales que han de notificarse al SHADE y el CGPCS, un gran número de delegaciones, a la vez que reiteraron que las MPG

habían sido elaboradas y enmendadas por el sector y que la Organización no influía sobre sus enmiendas, comprendían la petición de Egipto y, por tanto, apoyaban la adopción inmediata de medidas por la Organización para elaborar una circular MSC en la que se aborden las inquietudes manifestadas por dicho país.

15.21 Algunas delegaciones reconocieron la necesidad de admitir que el despliegue de personal privado de protección armada (PPPA) seguía siendo necesario a bordo de los buques que transitan por la zona y de apelar a todos los Estados ribereños, incluido Egipto, a que tomen la iniciativa en la creación de procedimientos y legislación para que puedan definirse las medidas que habrían de tomar los buques que recurran al PPPA. Egipto informó al Comité de que había facilitado un procedimiento para el despliegue de PPPA en sus aguas que incluye, entre otras cosas, el establecimiento de un arsenal para su uso por el PPPA que entre o salga del mar Rojo.

15.22 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó encargar al Grupo de trabajo la elaboración del proyecto de circular MSC, en el que se aborden las cuestiones destacadas planteadas en el Pleno, basándose en el anexo del documento MSC 95/15/1 (Egipto).

15.23 El Comité examinó el documento MSC 95/15/5 (Sultanía de Omán), en el que se propone excluir el mar de Omán de la definición de la zona de alto riesgo que figura en las Mejores prácticas de gestión. La declaración formulada por la Sultanía de Omán figura en el anexo 27.

15.24 La delegación de la República Islámica del Irán, aunque apoyaba el documento MSC 95/15/5, puso objeciones al uso incorrecto del término "golfo Árabe" en lugar del término correcto y apropiado de "golfo Pérsico" en el párrafo 1.6 del documento MSC 95/15/1. La declaración de la República Islámica del Irán figura en el anexo 27.

15.25 Tras examinar la cuestión planteada en el documento MSC 95/15/5, el Comité no apoyó remitir el documento al Grupo de trabajo para que lo siguiera examinando.

Protección armada a bordo de los buques

15.26 El Comité recordó que el MSC 90 había pedido a la ISO que elaborase una norma aplicable a las compañías privadas de protección marítima (CPPM) que facilitan PPPA a bordo de los buques y que el MSC 93 acordó que la labor de la ISO en la elaboración de la norma ISO 28007 debería quedar reflejada y referenciada adecuadamente en las orientaciones de la OMI sobre las CPPM (circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2), pero que sería necesario examinar cuidadosamente el texto.

15.27 El Comité recordó también que en el MSC 94 se acordó invitar a los Estados Miembros y a las organizaciones con carácter de observador a que presentaran propuestas para enmendar la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2 al MSC 95 a fin de reconocer la norma ISO 28007 como la norma aplicable a las CPPM mientras que, al mismo tiempo, se permitía prevalecer a las normas nacionales, y que un pequeño grupo encabezado por Alemania se había reunido durante el MSC 94 para examinar enmiendas adecuadas.

15.28 El Comité examinó el documento MSC 95/15/3 (ISO) en el que se informa a la Organización de que la especificación disponible para el público (ISO PAS 28007) se había sustituido por la norma ISO 28007 recientemente publicada para las CPPM que facilitan PPPA a bordo de los buques. Al igual que en periodos de sesiones anteriores del Comité, la ISO propuso reconocer la norma ISO 28007 mediante referencias en las orientaciones de la OMI sobre las CPPM (circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2).

15.29 El Comité también examinó el documento MSC 95/INF.15 (Alemania), en el que se propone un texto para enmendar la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2 en respuesta a la decisión del Comité de reflejar y referirse a la norma ISO 28007 preservando, al mismo tiempo, el derecho de los Estados Miembros de aplicar sus propias normas de carácter nacional, y acordó remitir ambos documentos sobre esta cuestión al Grupo de trabajo con miras a enmendar la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2 en consecuencia.

15.30 Con respecto a la cuestión de las armerías flotantes en las zonas de alto riesgo, el Comité examinó el documento MSC 95/15/6 (Islas Marshall), en el que se propone llevar a cabo un estudio exhaustivo del número de armerías flotantes en las zonas de alto riesgo a fin de determinar el alcance de sus propios métodos de funcionamiento.

15.31 Las delegaciones que intervinieron coincidieron con la opinión de las Islas Marshall de que las armerías flotantes son una inquietud para la seguridad y protección de la gente de mar así como para los Estados de la región y respaldaron que se lleve a cabo un estudio sobre el número de armerías flotantes y su funcionamiento.

15.32 La delegación de Argentina propuso pedir a las Administraciones de abanderamiento que las armerías flotantes registradas y autorizadas faciliten información al respecto en el próximo periodo de sesiones del Comité.

15.33 Algunas delegaciones plantearon la cuestión de las medidas que se adoptarían si el número de armerías flotantes y su funcionamiento se facilitaran al Comité, teniendo en cuenta que el registro de autorización de tales buques era responsabilidad de los Estados Miembros de la Organización.

15.34 La delegación de las Islas Marshall informó de que llevarían a cabo el estudio y la delegación del Reino Unido señaló que facilitaría un estudio previo a este respecto al próximo periodo de sesiones del Comité.

15.35 El Comité agradeció a las Islas Marshall su propuesta y oferta de llevar a cabo un estudio y acordó aguardar a la información facilitada por las Islas Marshall y el Reino Unido en el próximo periodo de sesiones del Comité y pidió a los Estados Miembros, especialmente a quienes disponen de armerías flotantes registradas bajo su pabellón, que presentaran propuestas al respecto en el próximo periodo de sesiones del Comité.

15.36 Tras haber examinado las cuestiones *supra*, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre protección marítima constituido dentro del punto 4 del orden del día (véase el párrafo 4.10), teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 preparar un proyecto de circular MSC sobre la postura de la Organización en relación con la extensión de la zona de alto riesgo, definida en las Mejores prácticas de gestión, establecidas por el sector, para la protección contra la piratería con base en Somalia (MPG 4), basándose en el anexo del documento MSC 95/15/1;
- .2 enmendar las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 a fin de incluir disposiciones relativas a un punto de contacto nacional para el módulo sobre actos de piratería y robos a mano armada del GISIS, como figura en el documento MSC 95/15/4; y
- .3 enmendar la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2 con respecto a la acreditación de las CPPM, teniendo en cuenta los documentos MSC 95/15/3 y MSC 95/INF.15 y preparar un proyecto de circular MSC.1/Circ.1406/Rev.3.

Informe del Grupo de trabajo

15.37 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo (MSC 95/WP.8, el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Información acerca de la notificación de actos de piratería, y la recopilación y distribución de información relativa a la piratería

15.38 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1333/Rev.1: "Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques", en la que se incorpora una disposición sobre la constitución de un punto de contacto nacional (NPoC) para la comunicación de información a la Organización sobre piratería y robos a mano armada.

15.39 El Comité convino con la recomendación del Grupo de no enmendar la circular MSC.1/Circ.1334, dado que la provisión de un punto de contacto nacional a fin de comunicarse con la Organización no sería aplicable a los propietarios, operadores, capitanes y tripulación de los buques, a quienes va dirigida la circular MSC.1/Circ.1334.

Propuestas para aclarar la extensión de la zona de alto riesgo de piratería como se define en las Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia (MPG 4)

15.40 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1506: "Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia".

Protección armada a bordo de los buques

15.41 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.3: "Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo", en la que se incluyen enmiendas relativas a la certificación de las CPPM, con el fin de abordar la publicación de la norma internacional ISO 28007.

16 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Seguridad de los buques portacontenedores de gran tamaño

16.1 El Comité recordó que el MSC 93, tras haber examinado los documentos MSC 93/9/2 y MSC 93/INF.14 (Bahamas y Japón), había tomado nota del informe provisional sobre el siniestro del buque portacontenedores de gran tamaño *MOL Comfort*.

16.2 En este contexto, se presentaron al Comité para que los examinara los siguientes documentos:

- .1 MSC 95/16 (Bahamas y Japón), en el que se informa sobre las recomendaciones del informe de investigación final sobre la pérdida del *MOL Comfort* y se solicita a las Administraciones que se remitan a esas recomendaciones y a la IACS para presentar los resultados de su examen de las recomendaciones antedichas en futuros periodos de sesiones del Comité dentro de este punto del orden del día; y

- .2 MSC 95/INF.11 (Bahamas y Japón) en el que se incluye el informe definitivo del Comité sobre seguridad de los buques portacontenedores de gran tamaño en respuesta al siniestro del *MOL Comfort*.

16.3 El observador de la IACS, en respuesta a las tres medidas recomendadas que figuran en el párrafo 4 del documento MSC 95/16, indicó que la IACS y sus miembros ya habían abordado estas recomendaciones a través de la prescripción unificada S11A de la IACS, que entrará en vigor el 1 de julio de 2016, así como dentro de los procedimientos y prescripciones reglamentarios específicos de cada miembro de la IACS. El mencionado observador también señaló que el efecto de las vibraciones de los buques portacontenedores sigue siendo objeto de investigaciones, aunque algunas medidas ya se han adoptado a este respecto. El texto completo de la declaración de la IACS figura en el anexo 27.

16.4 El Comité, a la vez que agradeció la iniciativa de la IACS de responder con respecto a la seguridad de los buques portacontenedores de gran tamaño, invitó a dicha Organización a mantenerlo informado de los futuros avances en las prescripciones pertinentes de la IACS sobre la seguridad de los buques portacontenedores de gran tamaño en futuros periodos de sesiones.

17 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Relaciones con las organizaciones no gubernamentales

17.1 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 95/17 (Secretaría) sobre las decisiones del C 113 con respecto a las relaciones con las organizaciones no gubernamentales y las solicitudes para la obtención del carácter consultivo y cuestiones conexas.

3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y cuestiones conexas

17.2 El Comité recordó que el MSC 94, tras haber examinado los documentos MSC 94/10/1 (Secretarías de la OMI y la FAO) y MSC 94/10/2 (WWF), y haber tomado nota de las intervenciones, en concreto, de los observadores de la FAO y la OIT (MSC 94/22, anexo 9), había convenido con la decisión del MEPC 67 y había:

- .1 aprobado la celebración de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y cuestiones conexas;
- .2 acordado que la Organización debería estar representada en la reunión por los siguientes nueve Estados Miembros: Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Islas Cook, Liberia, Noruega, República de Corea y Turquía; y
- .3 acordado que la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo antedicho debería celebrarse en la sede de la OMI en 2015 (véase el párrafo 17.7).

17.3 El Comité también recordó que, al examinar el orden del día provisional de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo, el MSC 94 había encargado a la Secretaría que facilitase información sobre el mandato de dicho grupo mixto especial de trabajo y su orden del día anterior, a título informativo para el presente periodo de sesiones y para que éste lo examine.

17.4 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 95/17/1 (Secretarías de la OMI y la FAO), en el que se incluye el mandato del Grupo mixto especial de trabajo y los órdenes del día de su 1ª y 2ª reuniones, como figuran en los anexos 1, 2 y 3 del documento, respectivamente, así como el proyecto del orden del día provisional de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo, que figura en el anexo 4 del documento.

17.5 El Comité tomó nota de las opiniones favorables a la necesidad de garantizar que la labor de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo se centre en un punto del orden del día mejor definido sobre "Identificación, vigilancia y seguimiento de los buques", y la necesidad de que las delegaciones asistentes a la reunión conozcan las cuestiones que se debatirán dentro del punto del orden del día "Otros asuntos" antes de que se inicie la reunión.

17.6 Tras deliberar al respecto, el Comité aprobó el orden del día provisional presentado en el anexo 4 del documento MSC 95/17/1, con la siguiente enmienda:

"7 Examen de los medios existentes para la identificación, vigilancia y seguimiento de los buques".

17.7 El Comité acordó que la reunión se celebre en la sede de la OMI del 16 al 18 de noviembre de 2015, y estableció como plazo para la presentación de los documentos que se examinarán en la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo el 16 de octubre de 2015.

18 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

18.1 El Comité recordó que el MSC 94 había elaborado un proyecto de directrices para los Comités sobre el examen y análisis de los resultados de los estudios de EFS y había aprobado un proyecto de enmiendas a la actual sección 4 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3) y un proyecto de nuevo anexo 6 que contiene las Directrices para tratar y examinar los resultados de los estudios de EFS (MSC 94/21, anexo 23), y había encargado a la Secretaría que remitiera el proyecto de enmiendas al MEPC 68 para que también lo aprobara.

18.2 A este respecto, el Comité tomó nota de que el MEPC 68 también aprobó las enmiendas a las Directrices de los Comités y que la Secretaría volverá a distribuir, a su debido momento, las Directrices revisadas con la signatura MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4.

19 PROGRAMA DE TRABAJO

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)

Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del CCC 2

19.1 Tras mostrarse de acuerdo con el MEPC 68 en añadir un nuevo resultado no previsto titulado "Prescripciones obligatorias para la clasificación y declaración de las cargas sólidas a granel como perjudiciales para el medio marino" en el orden del día bienal del Subcomité CCC para 2014-2015 y en el orden del día provisional del CCC 2 (MSC 95/2/2), el Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del CCC 2, los cuales figuran en los anexos 19 y 20, respectivamente. Se pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC 69.

SUBCOMITÉ DE FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ HTW)**Operaciones de amarre en condiciones de seguridad**

19.2 El Comité recordó que había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité SDC para 2016-2017 y en el orden del día provisional del SDC 3 un resultado titulado "Revisión de la regla II-1/3-8 del Convenio SOLAS y de las directrices conexas (MSC.1/Circ.1175) y nuevas directrices relativas a la seguridad de las operaciones de amarre para todos los buques", fijando 2017 como el año de ultimación previsto, en colaboración con los Subcomités SSE y HTW, según lo solicite el Subcomité SDC.

Examen amplio del Convenio de formación para pescadores, 1995

19.3 Tras estudiar el documento MSC 95/19/3 (Canadá y otros), en el que se propone examinar el anexo del Convenio de formación para pescadores, 1995, a fin de armonizar las normas del Convenio con las normas vigentes del sector pesquero, tanto como sea posible, el Comité acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité HTW para 2016-2017 y en el orden del día provisional del HTW 3 un nuevo resultado titulado "Examen amplio del Convenio de formación para pescadores, 1995". Además, teniendo en cuenta que la labor sobre este resultado requería más tiempo que el propuesto en el documento, el Comité acordó introducir un resultado conexo en su orden del día posbienal, fijando 2018 como el año de ultimación previsto (véase el párrafo 19.41 y el anexo 23).

19.4 A este respecto, la delegación de Panamá manifestó la opinión de que era prematuro en esta fase adoptar una decisión acerca de la necesidad de convocar reuniones interperiodos, según se prevé en el párrafo 13 de la mencionada propuesta, antes de que se celebren las deliberaciones en el seno del Subcomité HTW. Por consiguiente, en caso de que las reuniones interperiodos sean necesarias, los Comités deberán justificar adecuadamente y aprobar dichas reuniones de conformidad con los reglamentos interiores.

Revisión de las Directrices para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.1071(28))

19.5 El Comité examinó el documento MSC 95/19/6 (Canadá y otros), en el que se propone enmendar las "Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones" (resolución A.1071(28)), a fin de que las verificaciones anuales e intermedias del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS también puedan utilizarse para efectuar las auditorías de formación, y acordó incluir en el orden del día del Subcomité HTW para 2016-2017 y en el orden del día provisional del HTW 3 un nuevo resultado titulado "Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.1071(28)) por lo que respecta a las auditorías de formación", fijando 2016 como el año de ultimación previsto.

Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del HTW 3

19.6 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del HTW 3, los cuales figuran en los anexos 19 y 20, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (SUBCOMITÉ III)**Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del III 2**

19.7 El Comité confirmó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del III 2, los cuales figuran en los anexos 19 y 20, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ NCSR)**Revisión de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14))**

19.8 El Comité examinó el documento MSC 95/19/4 (Dinamarca y los Países Bajos), en el que se propone enmendar las "Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo" (resolución A.572(14)), a fin de mantener un espacio de maniobra suficiente para los buques que se encuentren en las proximidades de estructuras múltiples en el mar, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 y en el orden del día provisional del NCSR 3 un resultado titulado "Enmienda a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14)) por lo que respecta al establecimiento de estructuras múltiples en el mar", fijando 2016 como el año de ultimación previsto.

Revisión de las Normas de funcionamiento de las RLS de 406 MHz (resolución A.810(19)) y de las partes conexas del capítulo IV del Convenio SOLAS

19.9 El Comité examinó el documento MSC 95/19/5 (Estados Unidos), en el que se propone enmendar la resolución A.810(19) y el capítulo IV del Convenio SOLAS para incluir la instalación del Sistema de satélites de búsqueda y salvamento en órbita terrestre media (MEOSAR) de Cospas-Sarsat y la provisión de una segunda generación de radiobalizas de socorro de 406 MHz, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 y en el orden del día provisional del NCSR 3 un resultado titulado "Normas de funcionamiento revisadas de las RLS de 406 MHz (resolución A.810(19)) para incluir el sistema MEOSAR de Cospas-Sarsat y las radiobalizas de segunda generación", fijando 2017 como el año de ultimación previsto. Por lo que respecta a la propuesta de enmendar el capítulo IV del Convenio SOLAS, el Comité acordó examinar dicha propuesta en el ámbito de las deliberaciones que se mantengan al tratar el resultado 5.2.5.2 "Primer bosquejo del examen pormenorizado del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", en el entendimiento de que las prescripciones relativas a las nuevas RLS deberían examinarse en el marco del examen pormenorizado del SMSSM. Además, el Comité acordó que deberían observarse los procedimientos definidos en las circulares MSC.1/Circ.1481 y MSC.1/Circ.1500 al elaborar las enmiendas relativas al examen del SMSSM.

Mejora de las RLS para reducir la activación involuntaria

19.10 El Comité examinó el documento MSC 95/19/9 (República Islámica del Irán), en el que se propone una RLS mejorada para reducir la activación involuntaria de las RLS. No obstante, tras examinar las siguientes opiniones manifestadas durante las deliberaciones:

- .1 la cuestión no estaba directamente relacionada con la seguridad;
- .2 las repercusiones que un mayor número de alarmas tendría en la tripulación eran motivo de preocupación; y

- .3 no quedaban claras las repercusiones de estas falsas alarmas en la frecuencia de 406 MHz, teniendo presente el uso cada vez mayor de estas RLS por parte de las embarcaciones de recreo,

el Comité decidió no incluir este resultado propuesto en el orden del día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 ni en el orden del día provisional del NCSR 3.

Revisión de las Directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (MSC.1/Circ.1079)

19.11 El Comité examinó el documento MSC 95/19/7 (Dinamarca y otros), en el que se propone revisar las "Directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje" (MSC.1/Circ.1079), especialmente en relación con los buques de pasaje que atraviesan muchas regiones SAR y para determinar cómo se puede mejorar y simplificar el sistema de distribución de los planes de colaboración SAR, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 y en el orden del día provisional del NCSR 3 un resultado titulado "Directrices revisadas para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (MSC.1/Circ.1079)", fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

Elaboración e implantación de la navegación-e

19.12 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el MSC 94 (MSC 94/21, párrafos 18.16 y 18.17) y examinó el documento MSC 95/19/8 (Alemania y otros) sobre la implantación de la navegación-e para mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino, con seis resultados propuestos en el anexo, así como los documentos MSC 95/19/12 (Australia y otros), MSC 95/19/14 (OHI) y MSC 95/19/15 (IMPA), en los que se formulan observaciones sobre el documento MSC 95/19/8 (Alemania y otros). El Comité examinó las propuestas por separado y las decisiones resultantes figuran en los párrafos 19.12.1 a 19.12.6 que figuran a continuación.

Directrices sobre las modalidades de funcionamiento normalizadas (modalidad N)

19.12.1 El Comité examinó el anexo 1 del documento MSC 95/19/8, en el que se propone elaborar directrices sobre las modalidades de funcionamiento normalizadas (modalidad N) para todo el equipo de navegación, así como los documentos MSC 95/19/12 y MSC 95/19/14, en los que se formulan observaciones sobre la propuesta, y decidió incluir en el orden del día posbienal del Comité un resultado titulado "Directrices sobre las modalidades de funcionamiento normalizadas (modalidad N)", asignándole dos periodos de sesiones para ultimar el punto y con el Subcomité NCSR como órgano coordinador (véase el párrafo 19.41 y el anexo 23).

Elaboración de nuevos módulos de las Normas de funcionamiento revisadas para los sistemas integrados de navegación (SIN) (resolución MSC.252(83))

19.12.2 El Comité examinó al anexo 2 del documento MSC 95/19/8, en el que se propone examinar las "Normas de funcionamiento revisadas para los sistemas integrados de navegación (SIN)" (resolución MSC.252(83)) relativos a la armonización del proyecto del puente y la presentación en pantalla de la información, así como el documento MSC 95/19/14, en el que se formulan observaciones sobre la propuesta, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 y en el orden del día provisional del NCSR 3 un resultado titulado "Módulos adicionales de las Normas de funcionamiento revisadas para los sistemas integrados de navegación (SIN) (resolución MSC.252(83)) relativos a la

armonización del proyecto del puente y la presentación en pantalla de la información", fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

Revisión de las Directrices y criterios aplicables a los sistemas de notificación para buques (resolución MSC.43(64))

19.12.3 El Comité examinó el anexo 3 del documento MSC 95/19/8, en el que se propone revisar las "Directrices y criterios aplicables a los sistemas de notificación para buques" (resolución MSC.43(64)), enmendada, en relación con la notificación electrónica para buques normalizada y armonizada y la recopilación automatizada de datos de a bordo para la notificación, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 y en el orden del día provisional del NCSR 3 un resultado titulado "Directrices y criterios revisados aplicables a los sistemas de notificación para buques (resolución MSC.43(64))", fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

Revisión de las Prescripciones generales relativas al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) y a las ayudas náuticas electrónicas (resolución A.694(17)) en relación con la prueba automática de la integridad (PAI) para el equipo de navegación

19.12.4 El Comité examinó el anexo 4 del documento MSC 95/19/8, en el que se propone revisar las Prescripciones generales relativas al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) y a las ayudas náuticas electrónicas (resolución A.694(17)) en relación con la prueba automática de la integridad (PAI) para el equipo de navegación, así como el documento MSC 95/19/14, en el que se formulan observaciones sobre la propuesta, y acordó incluir en el orden del día posbienal del Comité un resultado titulado "Prescripciones generales revisadas relativas al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) y a las ayudas náuticas electrónicas (resolución A.694(17)) en relación con la prueba automática de la integridad (PAI) para el equipo de navegación", asignándole dos periodos de sesiones para ultimar el punto y con el Subcomité NCSR como órgano coordinador (véase el párrafo 19.41 y el anexo 23).

Directrices sobre la pantalla armonizada de la información de navegación recibida a través del equipo de comunicaciones

19.12.5 El Comité examinó el anexo 5 del documento MSC 95/19/8, en el que se propone elaborar directrices sobre la pantalla armonizada de la información de navegación recibida a través del equipo de comunicaciones, y el documento MSC 95/19/14, en el que se formulan observaciones sobre la propuesta, y acordó incluir en el orden de día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 y en el orden del día provisional del NSCR 3 un resultado titulado "Directrices sobre la pantalla armonizada de la información de navegación recibida a través del equipo de comunicaciones", fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

Examen de los informes sobre la elaboración e implantación de carteras de servicios marítimos (y otros informes sobre navegación-e) remitidos por los Estados Miembros y las organizaciones internacionales

19.12.6 El Comité examinó el anexo 6 del documento MSC 95/19/8, en el que se propone examinar los informes sobre la elaboración e implantación de carteras de servicios marítimos (y otros informes sobre navegación-e) remitidos por los Estados Miembros y otras organizaciones internacionales, incluidas las propuestas para tratar las posibles soluciones restantes no priorizadas relativas a la navegación-e, así como los documentos MSC 95/19/14 y MSC 95/19/15, en los que se formulan observaciones sobre la propuesta mencionada. La

mayoría de los miembros del Comité opinó que la propuesta no se ajustaba a las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4), si bien, tras reconocer la importancia de la navegación-e y que la Organización debería desempeñar un papel de liderazgo, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a otras partes interesadas a que prepararan una justificación plena para este resultado, de conformidad con la información prescrita en el anexo 3 de la resolución A.1062(28), y a que la sometieran al examen del MSC 96. La delegación de Noruega se ofreció a coordinar la labor con las partes interesadas y a presentar una propuesta revisada para examinarla en el MSC 96.

Elaboración e implantación de la navegación-e

19.13 Teniendo en cuenta la decisión formulada en el párrafo 19.12.6, el Comité acordó enmendar la actual medida de alto nivel 5.2.6, de modo que diga: "Elaboración e implantación de la navegación-e", con miras a incluirla en el Plan de acción de alto nivel para 2016-2017.

Normas de funcionamiento del equipo de a bordo para el SMSSM a fin de incluir a los proveedores adicionales del SMSSM

19.14 El Comité examinó el documento MSC 95/19/10 (Estados Unidos), en el que se propone elaborar una nueva norma de funcionamiento genérica relativa al equipo de a bordo para el SMSSM a fin de incluir a los proveedores adicionales de servicios por satélite del SMSSM y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 y en el orden del día provisional del NCSR 3 un resultado titulado "Normas de funcionamiento del equipo de a bordo para el SMSSM a fin de incluir a los proveedores adicionales de servicios por satélite del SMSSM", fijando 2016 como el año de ultimación previsto.

Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar

19.15 El Comité recordó que había acordado trasladar el resultado 5.1.2.2: "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar" del orden del día posbienal del Comité al orden del día bienal del Subcomité NCSR para 2016-2017 y al orden del día provisional del NCSR 3 (véase el párrafo 21.16.3).

Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del NCSR 3

19.16 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del NCSR 3, los cuales figuran en los anexos 19 y 20, respectivamente.

Cuestiones urgentes derivadas del NCSR 3 al MSC 96

19.17 Tras tomar nota de que, debido a la proximidad entre el NCSR 3 y el MSC 96, éste sólo examinaría las cuestiones urgentes derivadas del NCSR 3, de conformidad con las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4), el Comité acordó que las siguientes cuestiones derivadas del NCSR 3 serían consideradas urgentes por el MSC 96, y que el MSC 97 examinaría el resto de las cuestiones:

- .1 medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación obligatoria para buques;
- .2 reconocimiento de Galileo como componente del WWRNS;

- .3 reconocimiento del sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium como proveedor de servicios para el SMSSM;
- .4 normas de funcionamiento del equipo de a bordo para el SMSSM a fin de incluir a los proveedores adicionales de servicios por satélite del SMSSM;
- .5 análisis de los resultados del examen del SMSSM y de la continuación del proyecto de elaboración del plan de modernización (NCSR 1/28, anexo 11); y
- .6 medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE (SDC)

Transferencia de los resultados relativos al capítulo II-2 del Convenio SOLAS del Subcomité SDC al Subcomité SSE

19.18 El Comité examinó los documentos MSC 94/17/1 y MSC 95/19/11 (Secretaría), los cuales contienen una recomendación para que todos los resultados relacionados con el capítulo II-2 del Convenio SOLAS se transfieran del Subcomité SDC al Subcomité SSE, y acordó que los actuales resultados que figuran en el orden del día bienal del Subcomité SDC y en el orden del día provisional del SDC 3 deberían permanecer bajo la coordinación del Subcomité SDC. No obstante, el Comité también acordó que, en el futuro, los nuevos resultados relacionados con el capítulo II-2 del Convenio SOLAS se asignarían, en principio, al Subcomité SSE, si bien se estudiaría cada caso individualmente.

19.19 Las Islas Cook recordaron la reestructuración de los subcomités en el marco del proceso de examen y reforma y, tras tomar nota de que la transferencia propuesta entre los subcomités estaba relacionada con su volumen de trabajo en virtud de los nuevos acuerdos, preguntaron si debería contemplarse la posibilidad de revisar las decisiones adoptadas a fin de abordar las presiones debidas al volumen de trabajo sobre los subcomités y sus Presidentes.

Control del cierre de las puertas estancas en los buques nuevos

19.20 El Comité recordó que, al examinar la justificación propuesta para un nuevo resultado sobre el control del cierre de las puertas estancas en los buques nuevos, recogida en el documento MSC 95/WP.12, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité SSE para 2016-2017 y en el orden del día provisional del SSE 3 un nuevo resultado previsto titulado: "Revisión de las reglas II-1/13 y II-1/13-1 del Convenio SOLAS y de otras reglas conexas relativas a los buques nuevos", fijando 2017 como el año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité SDC cuando lo solicite el Subcomité SSE.

Directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques

19.21 El Comité recordó que había acordado mantener el actual resultado 5.2.1.21: "Directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques" en el orden del día del SDC 3, dado que aún era necesario que el Subcomité SDC continuara examinándolo (véase el párrafo 10.16).

Operaciones de amarre en condiciones de seguridad

19.22 El Comité examinó los documentos MSC 95/19/2 (Alemania y otros) y MSC 95/INF.3 (Dinamarca), en los que se propone elaborar enmiendas a la regla II-1/3-8 del Convenio SOLAS y a las directrices conexas, según proceda, para prevenir cualquier situación laboral insegura y no inocua durante las operaciones de amarre en los buques nuevos, así como el documento MSC 95/19/13 (Japón), en el que se formulan observaciones sobre la propuesta, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité SDC para 2016-2017 y en el orden del día provisional del SDC 3 un nuevo resultado titulado "Revisión de la regla II-1/3-8 del Convenio SOLAS y de las directrices conexas (MSC.1/Circ.1175) y nuevas directrices relativas a la seguridad de las operaciones de amarre para todos los buques", fijando 2017 como el año de ultimación previsto y en colaboración con los Subcomités SSE y HTW, según lo solicite el Subcomité SDC.

19.23 El Comité también acordó, de conformidad con lo dispuesto en las circulares MSC.1/Circ.1481 y MSC.1/Circ.1500, que:

- .1 las enmiendas que van a elaborarse deberían aplicarse a todos los buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 3 000, y que los buques nuevos de arqueo inferior a 3 000 deberían cumplirlas en la medida de lo posible;
- .2 el instrumento que procede enmendar es el Convenio SOLAS 1974 (esto es, la regla II-1/3.8 del mismo y cualesquiera otras enmiendas que haya que introducir en consecuencia); y
- .3 las enmiendas que van a elaborarse deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2020, a condición de que se adopten antes del 1 de julio de 2018.

Transporte de más de 12 miembros del personal industrial

19.24 Al examinar la justificación propuesta para un nuevo resultado sobre un instrumento obligatorio y/o disposiciones para abordar las normas de seguridad relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales, recogida en el documento MSC 95/WP.12, el Comité acordó que el ámbito de aplicación de la labor que hay que realizar no debería limitarse a los buques del sector energético mar adentro, sino a todos los buques que realicen viajes internacionales, y prestarse la debida atención a garantizar que las normas propuestas no estén en conflicto con otras prescripciones de otras organizaciones y/o de otros convenios.

19.25 Posteriormente, el Comité acordó incluir en los órdenes del día bienales del Comité de seguridad marítima y del Subcomité SDC para 2016-2017 y en los órdenes del día provisionales del MSC 96 y del SDC 3 un nuevo resultado previsto titulado "Instrumento obligatorio y/o disposiciones para abordar las normas de seguridad relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales", fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

19.26 Al examinar la mejor forma de seguir adelante con la labor relativa a este nuevo resultado, el Comité acordó que las cuestiones de política deberían debatirse antes de que el Subcomité SDC realice cualquier labor técnica exhaustiva. No obstante, tras reconocer la necesidad de avanzar en esta importante cuestión y habida cuenta de la pesada carga de trabajo del SDC 3, el Comité autorizó al SDC 3 a que constituyera un grupo de expertos (es decir, además de los tres grupos de trabajo y los dos grupos de redacción que está previsto constituir) para que examinara las ponencias presentadas por los Estados Miembros y las organizaciones internacionales sobre sus regímenes y procedimientos normativos relativos al

transporte del personal industrial, de manera que el Subcomité pudiera encontrar ejemplos adecuados, así como las ventajas y los inconvenientes del mejor modo de proceder al respecto, para su examen por el Comité en su 96º periodo de sesiones. Por consiguiente, el Comité invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten documentos sobre sus regímenes normativos y sus normas al SDC 3.

Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del SDC 3

19.27 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del SDC 3, los cuales figuran en los anexos 19 y 20, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE (SSE)

Operaciones de amarre en condiciones de seguridad

19.28 El Comité recordó que había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité SDC para 2016-2017 y en el orden del día provisional del SDC 3 un resultado titulado "Revisión de la regla II-1/3-8 del Convenio SOLAS y de las directrices conexas (MSC.1/Circ.1175) y nuevas directrices relativas a la seguridad de las operaciones de amarre para todos los buques", fijando 2017 como el año de ultimación previsto, en colaboración con los Subcomités SSE y HTW, según lo solicite el Subcomité SDC.

Servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas, los dispositivos de puesta a flote y los mecanismos de suelta con carga

19.29 El Comité recordó que había acordado volver a establecer el resultado: "Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1", a fin de incluirlo en el orden del día bienal del Subcomité SSE para 2016-2017 y en el orden del día provisional del SSE 3, fijando 2016 como el año de ultimación previsto (véase el párrafo 12.36).

Aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a la integridad al fuego de las ventanas de los buques de pasaje y de los buques para fines especiales

19.30 Tras recordar su decisión anterior sobre la coordinación de los resultados relativos al capítulo II-2 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 19.18), el Comité examinó la propuesta de un nuevo resultado previsto elaborada por el SDC 2 (SDC 2/25, anexo 25) para aclarar las prescripciones que figuran en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a la integridad al fuego de las ventanas de los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y de los buques para fines especiales con más de 60 personas (pero no más de 240) a bordo, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité SSE para 2016-2017 y en el orden del día provisional del SSE 3 un nuevo resultado previsto titulado "Aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a la integridad al fuego de las ventanas de los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y de los buques para fines especiales con más de 60 personas (pero no más de 240) a bordo", fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

19.31 El Comité también acordó, de conformidad con lo dispuesto en las circulares MSC.1/Circ.1481 y MSC.1/Circ.1500, que:

- .1 el Subcomité SSE examinará a fondo el ámbito de aplicación de las enmiendas que van a elaborarse; no obstante, las enmiendas deberían

- aplicarse a los buques nuevos y a los buques existentes tras las reparaciones, reformas y modificaciones importantes;
- .2 el instrumento que procede enmendar es el Convenio SOLAS 1974 (esto es, la regla II-2/9.4.1.3.3 del mismo y cualesquiera otras enmiendas que haya que introducir en consecuencia); y
 - .3 las enmiendas que van a elaborarse deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2020, a condición de que se adopten antes del 1 de julio de 2018.

Control del cierre de las puertas estancas en los buques nuevos

19.32 El Comité examinó la justificación propuesta para un nuevo resultado sobre el control del cierre de las puertas estancas en los buques nuevos (MSC 95/WP.12) y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité SSE para 2016-2017 y en el orden del día provisional del SSE 3 un nuevo resultado previsto titulado: "Revisión de las reglas II-1/13 y II-1/13-1 del Convenio SOLAS y de otras reglas conexas relativas a los buques nuevos", fijando 2017 como el año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité SDC cuando lo solicite el Subcomité SSE.

Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del SSE 3

19.33 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del SSE 3, los cuales figuran en los anexos 19 y 20, respectivamente.

Cuestiones urgentes derivadas del SSE 3 al MSC 96

19.34 Tras tomar nota de que, debido a la proximidad entre el SSE 3 y el MSC 96, éste sólo examinaría las cuestiones urgentes derivadas del SSE 3, de conformidad con las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4), el Comité acordó que las siguientes cuestiones derivadas del SSE 3 serían consideradas urgentes por el MSC 96:

- .1 objetivos de seguridad y prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS;
- .2 proyecto de interpretación unificada de las bombas contraincendios en los buques proyectados para transportar cinco o más niveles de contenedores en la cubierta de intemperie o por encima de ella; y
- .3 conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1,

y que el MSC 97 examinará el resto de las cuestiones.

APROBACIÓN DE NUEVOS RESULTADOS PREVISTOS

19.35 De conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1062(28)), el Comité, tras aceptar 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 tomara nota de los siguientes nuevos resultados acordados por el Comité en el presente periodo de sesiones:

- .1 Examen amplio del Convenio de formación para pescadores, 1995 (párrafo 19.3);
- .2 Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.1071(28)) por lo que respecta a las auditorías de formación (párrafo 19.5);
- .3 Enmienda a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14)) por lo que respecta al establecimiento de estructuras múltiples en el mar (párrafo 19.8);
- .4 Normas de funcionamiento revisadas de las RLS de 406 MHz (resolución A.810(19)) para incluir el sistema MEOSAR de Cospas-Sarsat y las radiobalizas de segunda generación (párrafo 19.9);
- .5 Directrices revisadas para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (MSC.1/Circ.1079) (párrafo 19.11);
- .6 Módulos adicionales de las Normas de funcionamiento revisadas para los sistemas integrados de navegación (SIN) (resolución MSC.252(83)) relativos a la armonización del proyecto del puente y la presentación en pantalla de la información (párrafo 19.12.2);
- .7 Directrices y criterios revisados aplicables a los sistemas de notificación para buques (resolución MSC.43(64)) (párrafo 19.12.3);
- .8 Prescripciones generales revisadas relativas al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) y a las ayudas náuticas electrónicas (resolución A.694(17)) en relación con la prueba automática de la integridad (PAI) para el equipo de navegación (párrafo 19.12.4);
- .9 Directrices sobre la pantalla armonizada de la información de navegación recibida a través del equipo de comunicaciones (párrafo 19.12.5);
- .10 Normas de funcionamiento del equipo de a bordo para el SMSSM a fin de incluir a los proveedores adicionales de servicios por satélite del SMSSM (párrafo 19.14);
- .11 Revisión de la regla II-1/3-8 del Convenio SOLAS y de las directrices conexas (MSC.1/Circ.1175) y nuevas directrices relativas a la seguridad de las operaciones de amarre para todos los buques (párrafo 19.22);
- .12 Instrumento obligatorio y/o disposiciones para abordar las normas de seguridad relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales (párrafo 19.25);
- .13 Aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a la integridad al fuego de las ventanas de los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y de los buques para fines

especiales con más de 60 personas (pero no más de 240) a bordo (párrafo 19.30);

- .14 Revisión de las reglas II-1/13 y II-1/13-1 y de otras reglas conexas relativas a los buques nuevos (párrafo 19.32); y
- .15 Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas administrativas de los instrumentos de la OMI, incluidas las formuladas por el SG-RAR (párrafo 21.20.3),

los cuales se han incluido en las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2016-2017 (véanse el párrafo 19.40 y el anexo 22).

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2014-2015

19.36 Tras recordar que la situación de los resultados previstos solamente se publicará después del periodo de sesiones como anexo del informe del Comité, a fin de evitar la duplicación innecesaria de trabajo, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del informe sobre la marcha de la labor bienal del Comité de seguridad marítima, el cual figura en el anexo 21.

PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y A LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2016-2017

19.37 Al elaborar el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2016-2017, el Comité recordó que había encargado a los subcomités que preparasen, en sus próximos periodos de sesiones, sus respectivos órdenes del día bienales para el próximo bienio, a fin de examinarlos en el MSC 95, 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 según los criterios SMART¹;
- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2016-2017, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2016 o 2017, 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 los órdenes del día 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.

19.38 Además, el Comité recordó que el MSC 94 había pedido a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborara las propuestas del Comité relativas al Plan de acción de alto nivel para el próximo bienio, a fin de que se examinaran en el presente periodo de sesiones y se presentaran al C 114.

19.39 El Comité recordó asimismo su decisión anterior (véase el párrafo 21.20.3) sobre el documento MSC 95/21 de incluir un nuevo resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel de 2016-2017 titulado "Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas

¹ Esto es, ser concretos, cuantificables, alcanzables y realistas y estar sujetos a plazos.

administrativas en los instrumentos de la OMI, incluidas las formuladas por el SG-RAR", fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

19.40 Tras examinar el documento MSC 95/19/1 (Secretaría), que contiene propuestas de modificaciones a los resultados previstos asignados al Comité para el bienio 2016-2017, en las que se tuvo en cuenta el progreso realizado por los subcomités durante el bienio en curso, el Comité aceptó las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel de la Organización y a las prioridades para el bienio 2016-2017, las cuales figuran en el anexo 22, con miras a presentarlas al C 114 para que las refrende, y pidió a la Secretaría que presentara cualesquiera modificaciones a las propuestas que figuran en el anexo que surjan de la labor del III 2 y del CCC 2 al CWGSP 14 o al C/ES.28, según proceda.

ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ

19.41 Tras tomar nota de que el orden del día posbienal actualizado sólo se publicaría después del periodo de sesiones como anexo del informe del Comité a fin de evitar la duplicación innecesaria de la labor, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del orden del día posbienal actualizado del Comité de seguridad marítima, el cual figura en el anexo 23.

REUNIONES INTERPERIODOS

19.42 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el MSC 93, MSC 94, MEPC 67, MEPC 68 y en el actual periodo de sesiones, el Comité aprobó o confirmó, según el caso, las siguientes reuniones interperiodos e invitó al Consejo a que refrendara dichas decisiones:

- .1 la 24ª reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción del Subcomité CCC para el Código IMDG, que se celebrará directamente después del CCC 2;
- .2 la 25ª reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción del Subcomité CCC para el Código IMSBC, que se celebrará en el primer semestre de 2016;
- .3 una reunión del Grupo de expertos en EFS, que tendrá lugar del 10 al 12 de noviembre de 2015 y presentará su informe directamente al SDC 3;
- .4 una reunión del Grupo de trabajo del Subcomité PPR sobre la evaluación de la seguridad y la contaminación (Grupo ESPH), que se celebrará en 2016, según lo aprobó el MEPC 67;
- .5 la 22ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento, que se celebrará en Trenton, Ontario (Canadá) del 14 al 18 de septiembre de 2015;
- .6 una reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento, que se celebrará en 2016;
- .7 la 11ª reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, que se celebrará en la sede de la OMI del 5 al 9 de octubre de 2015;
- .8 una reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, que se celebrará en 2016; y

- .9 la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca INDNR y cuestiones conexas, que se celebrará del 16 al 18 de noviembre de 2015.

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 96

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 96 y del MSC 97

19.43 El Comité aceptó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 96º y 97º, las cuales figuran en el documento MSC 95/WP.10, enmendado.

Constitución de grupos de trabajo y grupos de redacción durante el MSC 96

19.44 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en relación con los distintos puntos del orden del día, el Comité anticipó que en su 96º periodo de sesiones podrán constituirse grupos de trabajo y grupos de redacción sobre cuestiones que se seleccionen de entre las que figuran a continuación:

- .1 seguridad de los buques de pasaje;
- .2 normas basadas en objetivos;
- .3 protección marítima;
- .4 transporte de personal industrial;
- .5 migración mixta en condiciones peligrosas; y
- .6 examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento,

y que el Presidente, en consulta con la Secretaría y teniendo en cuenta las ponencias recibidas sobre los respectivos temas, informaría al Comité antes del MSC 96 acerca de la selección final de dichos grupos.

19.45 El Comité acordó que también podría ser necesario constituir 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

19.46 El Comité tomó nota de que estaba previsto, en principio, que su 96º periodo de sesiones se celebrara del 11 al 20 de mayo de 2016 y su 97º periodo de sesiones en noviembre de 2016.

20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2016

20.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de seguridad marítima, el Comité eligió por unanimidad al Sr. Brad Groves (Australia) Presidente y al Sr. Juan Carlos Cubisino (Argentina) Vicepresidente, ambos para 2016.

Manifestación de agradecimiento

20.2 El Comité manifestó su sincero agradecimiento y reconocimiento al Sr. Christian Breinholt (Dinamarca) y al Sr. Abdullah Muhammad Segar (Singapur) por los excelentes servicios que han prestado al Comité en los últimos cuatro años, cuando desempeñaron los cargos de Presidente y Vicepresidente, respectivamente.

21 OTROS ASUNTOS

Migración mixta en condiciones peligrosas por mar

Generalidades

21.1 Tras haber acordado examinar el documento MSC 95/21/13 (Secretario General) en relación con el punto 1 del orden del día, el Comité decidió celebrar una sesión especial sobre la migración mixta en condiciones peligrosas por mar a fin de examinar los resultados de la Reunión interorganismos de alto nivel para abordar la migración mixta en condiciones peligrosas por mar y otras cuestiones relacionadas con la migración en condiciones peligrosas.

21.2 En su alocución de apertura, el Secretario General manifestó su agradecimiento al Comité por haber accedido a dedicar su sesión de la mañana a la cuestión de la migración mixta en condiciones peligrosas, a pesar de tener un orden del día repleto. El Secretario General señaló que la situación actual es una crisis humanitaria insostenible, y que es imperativo que la comunidad internacional aumente sus esfuerzos para colaborar a fin de encontrar una solución, dado que ninguna entidad puede resolver por sí sola esta crisis. Hizo hincapié en que sería adecuado que la Organización tratase las cuestiones relacionadas con la migración mixta en condiciones peligrosas que se encuentran dentro de su ámbito de competencia.

Mensaje de vídeo del Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon

21.3 En su mensaje de vídeo, el Sr. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas, entre otras cosas agradeció al Sr. Sekimizu y a los Miembros de la OMI sus esfuerzos para tratar de resolver el problema de la migración, que en este año ha visto una aceleración sin precedentes en la cantidad de personas que se ven forzadas a escapar de guerras, hambrunas, pobreza y abuso de los derechos humanos en busca de una vida mejor. Hizo hincapié en que todo enfoque que se siga para tratar el problema de la migración debe ser exhaustivo, de manera que proteja los derechos humanos, haga cumplir el derecho internacional y reconozca los beneficios de la migración, y que es necesario que todos colaboren. El texto completo del mensaje de vídeo se presenta en el anexo 24 y el vídeo propiamente dicho puede verse en el enlace:

<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Pages/MSC-95-session.aspx>

Reunión interorganismos de alto nivel para abordar la migración mixta en condiciones peligrosas por mar

21.4 El Comité tomó nota de la información presentada en los siguientes documentos:

- .1 MSC 95/2/1 y MSC 95/WP.11 (Secretaría), que tratan de los resultados del LEG 102, relacionados con los resultados de la Reunión interorganismos de alto nivel para abordar la migración mixta en condiciones peligrosas por mar; y

- .2 MSC 95/21/4/Rev.1 (Secretaría), que trata de los resultados de la Reunión interorganismos de alto nivel para abordar la migración mixta en condiciones peligrosas por mar, celebrada en la sede de la OMI los días 4 y 5 de marzo de 2015 por iniciativa del Secretario General;

21.5 Tras examinar los documentos MSC 95/21/10 y Add.1 (Secretaría), que tratan de las bases de datos conjuntas OMI/OIM/UNODC sobre los sucesos relacionados con los migrantes y sobre los presuntos traficantes y los buques sospechosos, el Comité:

- .1 aceptó, como labor en curso, el formato de notificación enmendado que figura en el anexo del documento MSC 95/21/10/Add.1;
- .2 remitió la circular MSC/Circ.896/Rev.1 y el formato revisado al Comité de facilitación a fin de que los examine desde su punto de vista, con miras a que el FAL 40 y el MSC 96 adopten una circular conjunta MSC/FAL; y
- .3 invitó a los Gobiernos Miembros a que pongan el formato de notificación enmendado en conocimiento de todas las partes interesadas y a que presenten a la Organización información oportuna y precisa sobre los sucesos con migrantes y sobre los presuntos traficantes y los buques sospechosos a través del módulo de facilitación del GISIS.

Nuevas orientaciones del sector sobre las operaciones de salvamento a gran escala en el mar

21.6 Tras examinar el documento MSC 95/21/1 (ICS), que contiene nuevas orientaciones del sector sobre las operaciones de salvamento a gran escala en el mar para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas durante dichas operaciones, elaboradas en respuesta al creciente número de buques mercantes que participan en el salvamento de personas, en muchas ocasiones migrantes, en el Mediterráneo, el Comité agradeció a la ICS la elaboración de dichas orientaciones y alentó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones observadoras a que fomenten su difusión lo más ampliamente posible.

Debate abierto

21.7 El Comité tomó nota de las declaraciones formuladas por los representantes de la UNODC, el ACNUR, la OIM y observadores de la CE y la ICS, que figuran en el anexo 27.

21.8 Las delegaciones de Bangladesh, Côte d'Ivoire, Estados Unidos, Filipinas, Grecia, Indonesia, Italia, Malasia, Malta, Nigeria, Reino Unido, República de Corea, Tailandia y Turquía y el observador de BIMCO también formularon declaraciones y observaciones. Además, atendiendo a sus peticiones, las declaraciones de las delegaciones de Bangladesh, Estados Unidos, Filipinas, Grecia, Indonesia, Italia, Nigeria, Reino Unido, Tailandia, Turquía y el observador de BIMCO figuran en el anexo 27.

21.9 La delegación de Italia formuló propuestas específicas relacionadas con la cuestión de la migración mixta en condiciones peligrosas por mar, entre ellas:

- .1 examen del Convenio SAR, incluida la definición de la expresión "en peligro" y su interpretación;
- .2 desarrollo e incremento de los controles en buques sospechosos o deficientes que no están dedicados a viajes comerciales, sin carga a bordo

y sin destino específico;

- .3 mejora de la vigilancia por parte de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños, incluida la vigilancia de buques en tránsito;
- .4 facilitación de información y asesoramiento a eventuales migrantes respecto de los peligros que suponen las rutas marinas irregulares;
- .5 elaboración, por parte de los Estados, de declaraciones de política claras respecto del desembarco de los migrantes;
- .6 impulso del diálogo entre los Estados del Mediterráneo y otras regiones sobre la prevención de los viajes irregulares en condiciones peligrosas por mar y sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar, dado que esta es una cuestión de alcance internacional; y
- .7 elaboración de bases de datos conjuntas sobre los sucesos con migrantes y sobre los presuntos traficantes y los buques sospechosos.

21.10 La delegación de Malta también formuló una propuesta específica para que el Comité volviera a examinar el actual régimen jurídico internacional relativo a la búsqueda y el salvamento marítimos y a la migración mixta por mar.

21.11 Tras deliberar al respecto, el Comité:

- .1 manifestó su inquietud respecto de la actual ola sin precedentes de migración mixta en condiciones peligrosas por mar en el Mediterráneo, en la bahía de Bengala, en el golfo de Adén y en otras partes del mundo; y respecto de la gran cantidad de vidas perdidas en el mar como resultado del tráfico de migrantes en buques peligrosos, sobrecargados excesivamente y no aptos para el transporte de personas;
- .2 condenó las actividades de delincuentes que embarcan a personas en naves peligrosas sin tener en cuenta la seguridad de la vida humana en el mar;
- .3 recordó las disposiciones de la CONVEMAR, el Convenio SOLAS y el Convenio SAR respecto de las obligaciones de los capitanes de los buques y de la obligación de proporcionar asistencia a todas las personas que se encuentren en peligro en el mar, independientemente de su nacionalidad o su situación jurídica;
- .4 recordó también las obligaciones de las Partes de coordinar y cooperar para garantizar que se libere de sus obligaciones a los capitanes de los buques que prestan asistencia embarcando a personas en peligro en el mar con una desviación mínima del viaje previsto de sus buques, y que las personas rescatadas se transporten a un lugar seguro tan pronto como sea razonablemente posible;
- .5 tomó nota del aumento previsto en la cantidad de migrantes mixtos por mar y del hecho de que se perderán muchas más vidas a menos que se haga algo, y que salvar vidas sigue siendo una prioridad urgente;

- .6 encomió las valientes y abnegadas acciones del personal de los buques de la armada, los servicios de guardacostas, los buques mercantes y pesqueros y los propietarios de buques de recreo que rescatan a migrantes del mar;
- .7 señaló la necesidad de aumentar los esfuerzos para abordar el problema de la migración en condiciones peligrosas a través de vías de migración más regulares y seguras, tratando los factores que fuerzan a las personas a arriesgar sus vidas de esa manera, y eliminando el movimiento en condiciones peligrosas de migrantes por mar en manos de delincuentes;
- .8 tomó nota con preocupación de los riesgos a los que se exponen las personas que participan en las operaciones de salvamento y la necesidad de que los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños tengan plenamente en cuenta las circunstancias especiales a las que se ven sometidos los buques que participan en el salvamento de grandes cantidades de personas;
- .9 reconoció que los buques mercantes y los servicios de salvamento marítimo están a punto de quedar sobrepasados y que existe la necesidad imperiosa de encontrar soluciones sostenibles;
- .10 reconoció las iniciativas y los esfuerzos del Secretario General de la OMI de tratar las cuestiones relacionadas con la migración en condiciones peligrosas por mar, y le pidió que continúe trabajando con las Naciones Unidas y sus organismos especializados, así como con organizaciones intergubernamentales y con organizaciones no gubernamentales, con miras a encontrar soluciones sostenibles a la migración en condiciones peligrosas por mar; y
- .11 acordó incluir un punto del orden del día del programa de trabajo del Comité a fin de tratar las cuestiones relacionadas con la "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar", e invitó al Comité de facilitación y al Comité jurídico a que hagan lo mismo.

Examen de las cuestiones clave (MSC 95/WP.13)

21.12 Tras un examen preliminar de la cuestión, el Comité estudió el documento MSC 95/WP.13 (Secretaría), en el que se propone que el Comité adopte medidas respecto de cuestiones clave de su competencia, incluida la búsqueda y salvamento, el funcionamiento de los buques mercantes, dados los recientes casos de salvamento en masa de migrantes, y, en particular, la interpretación de la expresión "en peligro"; y que se examine cómo podría mejorarse la vigilancia por los Estados rectores de puertos, incluida la vigilancia de los buques en tránsito.

21.13 El Comité manifestó su preocupación de que las propuestas no reflejan las decisiones del Comité, en particular, que no se había aceptado la propuesta de examinar la interpretación de la expresión "en peligro", y que no queda claro cómo los Estados rectores de puertos pueden hacer una vigilancia de los buques en tránsito.

21.14 El Comité tomó nota de que la medida de alto nivel 5.1.2: "Desarrollar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro" y el resultado previsto conexo 5.1.2.2: "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar" figuraban en el Plan de acción de alto nivel, y los órganos

superiores para el resultado 5.1.2.2 son el MSC y el Comité de facilitación, mientras que los Subcomités NCSR y III son el órgano de coordinación y el órgano conexo, respectivamente.

21.15 El Comité también tomó nota de que el FAL 40 se reunirá en abril de 2016 y que en esa ocasión podría examinar estas cuestiones en relación con su punto del orden del día titulado "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar".

21.16 El Comité tomó nota de la intención de la ICS de remitir al Subcomité NCSR las orientaciones elaboradas por el sector, tituladas "Operaciones de salvamento a gran escala en el mar: Orientaciones para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas", para que las examine. La ICS también propuso que el Comité debería considerar las orientaciones como un "documento vivo", cuya difusión y actualización estarían a cargo de los copatrocinadores del sector.

21.17 Tras deliberar al respecto, el Comité:

- .1 acordó incluir en el orden del día del MSC 96 un punto titulado "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar";
- .2 invitó a los Estados Miembros a que presenten documentos al MSC 96 en los que se sigan abordando estas cuestiones y las sugerencias planteadas en el MSC 95;
- .3 incluyó el resultado previsto 5.1.2.2 en el orden del día del NCSR 3 a partir del orden del día bienal para 2016-2017; y
- .4 remitió al Subcomité NCSR las Orientaciones para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas a fin de que el Subcomité las examine, y encargó al NCSR 3 que presentara un informe al MSC 96.

Implantación de la regla III/1.5 del Convenio SOLAS sobre la sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas

21.18 El Comité examinó el documento MSC 95/21/7 (República de Corea), en el que se plantean las dificultades de orden práctico que pueden surgir al implantar la regla III/1.5 del Convenio SOLAS (que trata de la sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas), y en el que se sugiere enmendar la circular MSC.1/Circ.1392 a fin de aclarar los casos en los cuales los fabricantes de botes salvavidas no están en condiciones de proporcionar un sistema de sustitución adecuado dentro de un plazo que permita efectuar la sustitución dentro de los plazos estipulados por el Convenio SOLAS, y acordó que es necesario introducir un nuevo resultado a fin de proceder con esta cuestión, e invitó a la República de Corea a que presente una propuesta de nuevo resultado de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4).

Examen de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios

21.19 Al examinar el documento MSC 95/21 (Secretaría), el Comité recordó la decisión del C 113 de pedir a los comités pertinentes que sometieran a revisión las prescripciones administrativas que les competen y que consideren cómo proceder con los resultados de la labor del Grupo directivo especial encargado de reducir las prescripciones administrativas (SG-RAR) con miras a elaborar resultados adecuados para incluirlos en el Plan de acción de alto nivel para 2016-2017.

21.20 El Comité tomó nota de las 167 prescripciones que competen al Comité, que la Secretaría compiló e incluyó en el anexo del documento MSC 95/21, y coincidió con la conclusión de la Secretaría de que era necesario continuar trabajando a fin de adoptar una decisión informada sobre dicha cuestión, y en particular:

- .1 encargó a la Secretaría que analizara la información que figura en el anexo del documento MSC 95/21, teniendo en cuenta las decisiones recientes adoptadas por la vigésima octava Asamblea respecto de la notificación a través del GISIS (A.1074(28)) y todos los resultados del MEPC 68 respecto de esta cuestión (en los que haya coincidido), y que presentara los resultados de este análisis al MSC 96;
- .2 encargó a la Secretaría que elaborase información para la gente de mar y otras partes interesadas respecto de los objetivos clave del Código PBIP; y
- .3 incluyó un nuevo resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel de 2016-2017 titulado "Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas administrativas de los instrumentos de la OMI, incluidas las formuladas por el SG-RAR", fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

Entrada en vigor e implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

21.21 El Comité examinó el documento MSC 95/21/2 (Islandia, Noruega y Sudáfrica), el cual contiene un proyecto de resolución de la Asamblea para promover la ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, y aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la entrada en vigor y la implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (Implantación en fecha temprana del Acuerdo) de la Conferencia internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros, que figura en el anexo 25, a fin de presentarlo a la vigésima novena Asamblea para que lo adopte. En este contexto, varias delegaciones, incluidas las de Alemania, Bélgica, Federación de Rusia y Sudáfrica, informaron al Comité de que ya estaban en el proceso de ratificación del Acuerdo.

Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar)

21.22 El Comité examinó las cuestiones relacionadas con el Código polar y estudió los siguientes documentos:

- .1 MSC 95/21/3 (Islandia, Nueva Zelandia y Sudáfrica), en el cual se hace un llamamiento a los Gobiernos y las organizaciones internacionales a que proporcionen información sobre los sucesos que ocurran en aguas polares a fin de ayudar a evaluar el alcance potencial del Código polar respecto de los buques no regidos por el Convenio que operan en aguas polares (fase 2 de la labor sobre el Código polar) dado que, actualmente, el Código polar solamente se aplica a los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 y a los buques de pasaje; y
- .2 MSC 95/21/11 (FOEI y Pacific Environment), que contiene observaciones sobre el documento MSC 95/21/3 e información sobre sucesos recientes ocurridos en aguas árticas y antárticas que afectaron a buques no regidos por el Convenio SOLAS que se consideran útiles para la fase 2 del desarrollo del Código en relación con los buques no regidos por el Convenio SOLAS.

21.23 El Comité tomó nota de la información proporcionada y alentó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que presenten al próximo periodo de sesiones la información solicitada en el documento MSC 95/21/3 en apoyo de la próxima fase de la labor sobre el Código polar.

Buques de pabellón extranjero que hacen escala en puertos marítimos cerrados en el territorio de la República Autónoma de Crimea y la ciudad de Sebastopol (Ucrania)

21.24 El Comité tomó nota de la información proporcionada en los documentos MSC 95/21/5 (Ucrania) y MSC 95/21/12 (Federación de Rusia). Las delegaciones de los Estados Unidos, Georgia y Ucrania, así como la de Letonia, apoyadas por Alemania, Bélgica, Croacia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Islandia, Italia, Lituania, República de Moldova, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido y Suecia formularon declaraciones sobre la información proporcionada, las cuales figuran en el anexo 27. La delegación de Turquía también formuló una declaración.

Formato para el intercambio electrónico y la presentación de informes normalizados

21.25 El Comité, tras examinar los documentos siguientes:

- .1 MSC 95/21/6 (IACS), que contiene un análisis sobre el establecimiento de un formato universal de intercambio de datos armonizado (UDEF) para el intercambio electrónico y la presentación de informes normalizados a fin de lograr que otros Estados Miembros copatrocinen la presentación de una nota al MSC 96 en la que se proponga un nuevo resultado para enmendar, o complementar, el Código para las organizaciones reconocidas (Código OR); y
- .2 MSC 95/INF.13, que contiene la recomendación más reciente, nº 75, de la IACS, sobre el formato de intercambio de datos y la presentación de informes normalizados,

invitó a la IACS y a los Estados Miembros interesados a que presenten al MSC 96 propuestas relativas a un resultado no previsto de conformidad con las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4).

Escalas de práctico y acceso a la cubierta del buque

21.26 El Comité examinó el documento MSC 95/21/8 (IACS), en el que se proponen enmiendas a la sección 5 del anexo de la resolución A.1045(27) a fin de facilitar la implantación uniforme de las disposiciones de la regla V/23.4 del Convenio SOLAS, y aceptó la propuesta, teniendo en cuenta que las propuestas de enmienda quedan dentro del ámbito del párrafo 3.2 vi) del documento C/ES.27/D. Por consiguiente, el Comité aceptó el proyecto de resolución de la Asamblea: "Enmiendas a la Recomendación sobre medios para el transbordo de prácticos (resolución A.1045(27))", que figura en el anexo 26, con miras a someterlo a la adopción de la Asamblea en su vigésimo noveno periodo de sesiones.

Colaboración entre la OMI y la IACS en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (QSCS)

21.27 El Comité recordó que el MSC 93 había tomado nota de la información proporcionada por el consultor/observador de la OMI sobre el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (QSCS), y de la transición a organismos de certificación acreditados (ACB), como se indica en el informe del observador de la OMI que figura en el anexo del documento MSC 93/21/6, y que el MSC 92 había pedido a la Secretaría que

mantuviera esta participación de la OMI en el Plan de certificación QSCS de la IACS con las contribuciones financieras de la IACS para el bienio (MSC 92/25/1), y solicitó que se presente un informe al MSC 95.

21.28 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 95/21/9 (Secretaría), que contiene el informe del consultor/observador de la OMI, en el que se facilita información sobre las novedades acaecidas respecto del Plan desde el último informe, tras la transición, cuando los organismos de certificación acreditados (ACB) asumieron exclusiva e independientemente la responsabilidad de las auditorías y las evaluaciones del cumplimiento del Plan. En su informe, el consultor/observador de la OMI manifestó, en particular, cierta preocupación respecto de que el número de observadores era muy superior a la cantidad de auditores/auditados, y tomó nota de que es posible que sea en el futuro necesario intensificar la supervisión de las organizaciones reconocidas prescrita en el Código OR.

21.29 El Comité tomó nota de que el arreglo actual entre la IACS y la OMI respecto de la participación de un consultor/observador de la OMI en el Plan llega a su fin en junio de 2015, y pidió a la Secretaría que se continúe dos años más con este arreglo de participación, con contribuciones financieras de la IACS, y que presente un informe al MSC 96.

Documentos informativos restantes

21.30 El Comité tomó nota de los siguientes documentos informativos presentados a este periodo de sesiones y de la información que contienen:

- .1 MSC 95/INF.2 (Secretaría), en el que se facilita información sobre el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) y, en particular, respecto de un nuevo módulo sobre instrumentos de carácter no obligatorio;
- .2 MSC 95/INF.8 (Alemania y otros), en el que se facilita información sobre la labor que se está llevando a cabo en el seno de la Unión Europea en relación con las directrices operacionales para los lugares de refugio tras los sucesos recientes;
- .3 MSC 95/INF.17 (Noruega), en el que se facilita información sobre sucesos ocurridos durante la toma de combustible GNL; y
- .4 MSC 95/INF.20 (Reino Unido, IAIN e IMarEST), en el que se facilita información sobre el marco normativo de la OMI y su aplicación a los sistemas marinos autónomos.

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

21.31 El Comité tomó nota del documento MSC 95/INF.14 (Grecia), en el que se informa de que se ha efectuado un análisis respecto de la aplicación del Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques y que dicho análisis concluyó que algunos buques no están sujetos a la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS. En particular, el Comité tomó nota de que a los buques cuyo contrato de construcción se hubiera adjudicado antes del 1 de julio de 2014 y cuyas quillas se hubieran colocado o cuya construcción se hallase en una fase equivalente el 1 de enero de 2015 o posteriormente, y cuya entrega ocurra antes del 1 de julio de 2018, no les es aplicable ni el párrafo 1 ni el párrafo 2 de la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS. Si bien hubo cierto apoyo respecto de la necesidad de examinar esta cuestión planteada en el mencionado documento informativo, el Comité invitó a la delegación de Grecia a que presente una propuesta al MSC 96 en relación con el punto del orden del día "Implantación de instrumentos y asuntos conexos".

Expresiones de agradecimiento

21.32 El Comité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que recientemente habían cesado en sus funciones, se habían jubilado o se habían trasladado a otros puestos, o estaban a punto de hacerlo, por su valiosa contribución a la labor del Comité, y les deseó una larga y feliz jubilación o, según el caso, el mayor éxito en el desempeño de sus nuevas funciones:

- Sr. Moin Ahmed (OMI) (traslado)
- Sra. Dany Broderick-Bunn (OMI) (jubilación)
- Sr. Jo Espinoza-Ferry (OMI) (jubilación)
- Sr. Mario Rubén Farinón (Argentina) (traslado)
- Sr. Sylvain Lachance (Canadá) (jubilación)
- Sr. Guangling Li (China) (regresa a su país)
- Sr. Pedro San Miguel (OMI) (jubilación)
- Sr. Bin Okamura (Japón) (jubilación)
- Sra. Olga O'Neil (OMI) (jubilación)
- Sr. Carlos Ormaechea (OMI) (jubilación)
- Sra. Wilma Pereira (OMI) (jubilación)
- Sr. Charlie Piersall (ISO) (jubilación)
- Sra. Janet Tang (OMI) (jubilación)
- Sr. Andrew Winbow (OMI) (jubilación)

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

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

- .1 tome nota de que el Comité adoptó el nuevo Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), de carácter obligatorio (párrafo 3.97 y anexo 1);
- .2 tome nota de que el Comité adoptó enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a un código de obligado cumplimiento, a los Protocolos de 1978 y de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio y el Código de formación 1978, las cuales está previsto que entren en vigor el 1 de enero de 2017, y que aprobó/adoptó instrumentos no obligatorios (párrafos 3.99 a 3.116 y anexos 2 a 7);
- .3 tome nota de los resultados de la sesión especial sobre la migración mixta en condiciones peligrosas por mar y, en particular, del mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas y de la decisión del Comité de añadir un nuevo punto titulado "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar" en el orden del día del MSC 96 (párrafos 21.1 a 21.17);
- .4 adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la entrada en vigor y la implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (Implantación en fecha temprana del Acuerdo) de la Conferencia internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros (párrafo 21.21 y anexo 25); y
- .5 adopte el proyecto de resolución de la Asamblea: "Enmiendas a la Recomendación sobre medios para el transbordo de prácticos (resolución A.1045(27))" (párrafo 21.26 y anexo 26).

22.2 Se invita al Consejo a que, en su 114º periodo de sesiones:

- .1 examine el informe del 95º periodo de sesiones del Comité de seguridad marítima y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI, lo remita, junto con sus observaciones y recomendaciones, a la Asamblea en su vigésimo noveno periodo de sesiones (párrafos 1.1 y 22.2);
- .2 tome nota de que el Comité adoptó el nuevo Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), de carácter obligatorio (párrafo 3.97 y anexo 1);
- .3 tome nota de que el Comité adoptó enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a un código de obligado cumplimiento, a los Protocolos de 1978 y de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio y el Código de formación, las cuales está previsto que entren en vigor el 1 de enero de 2017, y que aprobó/adoptó instrumentos no obligatorios (párrafos 3.99 a 3.116 y anexos 2 a 7);
- .4 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité por lo que respecta a las cuestiones relativas a la protección marítima y, en particular, de la labor en curso sobre la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima y los debates mantenidos sobre las medidas para mejorar la ciberseguridad marítima (párrafos 4.1 a 4.14);
- .5 tome nota del progreso realizado en la implantación de las auditorías de verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos (GBS), en particular de que estaba previsto que los equipos de auditoría presentaran sus informes definitivos al Secretario General a finales de junio de 2015 y que la Secretaría remitirá dichos informes oportunamente al MSC 96, para que los examine y adopte las medidas que estime oportunas (párrafo 5.4);
- .6 tome nota del progreso realizado por el Comité por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje (párrafos 6.1 a 6.11);
- .7 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité acerca de las cuestiones relativas al examen del funcionamiento y auditoría de los centros de datos LRIT (párrafos 7.1 a 7.8);
- .8 tome nota de la decisión adoptada en relación con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (párrafos 15.1 a 15.41);
- .9 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre las cuestiones relativas a las relaciones con otras organizaciones, y en particular las cuestiones relativas a la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y cuestiones conexas (párrafos 17.2 a 17.7 y 19.42.9);

- .10 tome nota de los nuevos resultados previstos acordados en el periodo de sesiones para incluirlos en la propuesta de Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2016-2017 (párrafo 19.35 y anexo 22);
- .11 tome nota del informe sobre la marcha de la labor bienal del Comité de seguridad marítima (párrafo 19.36 y anexo 21);
- .12 refrende la propuesta de Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2016-2017 (párrafo 19.40 y anexo 22);
- .13 tome nota del orden del día posbienal actualizado del Comité de seguridad marítima (párrafo 19.41 y anexo 23);
- .14 refrende las reuniones interperiodos aprobadas para 2015 y 2016 (párrafo 19.42);
- .15 tome nota de los resultados de la sesión especial sobre la migración mixta en condiciones peligrosas por mar y, en particular, del mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas y de la decisión del Comité de añadir un nuevo punto titulado "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar" en el orden del día del MSC 96 (párrafos 21.1 a 21.17);
- .16 tome nota de las decisiones adoptadas en relación con el examen de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios (párrafos 21.19 y 21.20);
- .17 tome nota de la aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la entrada en vigor y la implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (Implantación en fecha temprana del Acuerdo) de la Conferencia internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros (párrafo 21.21 y anexo 25); y
- .18 tome nota de la aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea: "Enmiendas a la Recomendación sobre medios para el transbordo de prácticos (resolución A.1045(27))" (párrafo 21.26 y anexo 26).

22.3 Se invita al Comité de protección del medio marino a que, en su 69º periodo de sesiones:

- .1 tome nota de que el MSC también aprobó la circular MSC-MEPC.5/Circ.1502: "Interpretación unificada del párrafo 15.13.5 del Código CIQ sobre los productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno" (párrafo 2.3);
- .2 tome nota de que el Comité hizo suyas las recomendaciones del MEPC 68 acerca de las cuestiones relacionadas con las sustancias perjudiciales para el medio marino y adoptó las enmiendas al Código IMSBC (párrafos 3.40 y 3.104 y anexo 3);

- .3 tome nota de que el Comité adoptó enmiendas al Convenio SOLAS 1974, al Convenio y el Código de formación 1978 y a los Protocolos de 1978 y de 1988 relativos al Convenio SOLAS, en relación con el nuevo Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), de carácter obligatorio, las cuales está previsto que entren en vigor el 1 de enero de 2017, y de la aprobación/adopción de instrumentos conexos no obligatorios (párrafos 3.97 a 3.103 y 3.107 a 3.116 y anexos 1 y 2 y 4 a 7);
- .4 tome nota de las decisiones adoptadas con respecto a las cuestiones pendientes relacionadas con el Código polar (párrafos 3.87 y 3.93);
- .5 tome nota de la aprobación de las Enmiendas a las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (MSC.1/Circ.1394), las cuales se distribuirán como circular con la signatura MSC.1/Circ.1394/Rev.1 (párrafo 5.15);
- .6 tome nota de que el MSC también aprobó la circular MSC-MEPC.2/Circ.15: "Directrices para la elaboración, examen y validación de cursos modelo" (párrafo 9.2);
- .7 tome nota de que el MSC también aprobó remitir el proyecto de circular MSC-MEPC.4: "Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS" al Subcomité III para que lo examine y ultime (párrafo 9.3);
- .8 tome nota de que el MSC también aprobó el orden del día bienal del Subcomité CCC y el orden del día provisional del CCC 2, así como un nuevo resultado titulado "Prescripciones obligatorias para la clasificación y declaración de las cargas sólidas a granel como perjudiciales para el medio marino", añadido por el MEPC 68 (párrafo 19.1 y anexos 19 y 20);
- .9 tome nota de que el MSC también aprobó las reuniones interperiodos de los grupos de trabajo solicitadas por los Subcomités CCC y PPR, que se celebrarán en 2015 y 2016 (párrafo 19.42); y
- .10 tome nota de los resultados de las cuestiones relacionadas con el examen de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios (párrafos 21.19 y 21.20).

22.4 Se invita al Comité de cooperación técnica a que, en su 65º periodo de sesiones, tome nota de los resultados de las cuestiones relacionadas con la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas (párrafos 13.1 a 13.3).

22.5 Se invita al Comité de facilitación a que, en su 40º periodo de sesiones:

- .1 tome nota de las decisiones adoptadas sobre las cuestiones relacionadas con la preparación de orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, especialmente la nueva constitución del grupo de trabajo por correspondencia conexo (párrafos 4.2, 4.3 y 4.12); y

- .2 tome nota de las decisiones adoptadas en relación con las medidas propuestas para mejorar la ciberseguridad marítima, en particular la decisión del Comité de esperar los resultados de las orientaciones del sector sobre la ciberseguridad marítima a bordo de los buques, los cuales está previsto que se presenten al FAL 40 y al MSC 96, antes de emprender la elaboración de las orientaciones por parte de la Organización (párrafos 4.4 a 4.10, 4.13 y 4.14).

(Los anexos se distribuirán como adiciones al presente documento)
