

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
90º periodo de sesiones  
Punto 28 del orden del día

MSC 90/28  
31 mayo 2012  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE  
A SU 90º PERIODO DE SESIONES**

<b>Sección</b>		<b>Página</b>
1	INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	6
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	9
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	9
4	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	22
5	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	23
6	CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT	28
7	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (informe del 19º periodo de sesiones del Subcomité y cuestiones urgentes derivadas del 20º periodo de sesiones)	31
8	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (informe del 15º periodo de sesiones del Subcomité y cuestiones urgentes derivadas del 16º periodo de sesiones)	33
9	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (informe de los periodos de sesiones 55º y 56º del Subcomité)	37
10	SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (informe del 57º periodo de sesiones del Subcomité)	44
11	PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (informe del 55º periodo de sesiones del Subcomité)	49
12	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (informe del 16º periodo de sesiones del Subcomité)	54
13	ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS (informe del 54º periodo de sesiones del Subcomité)	58

<b>Sección</b>		<b>Página</b>
14	LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (informe del 16º periodo de sesiones del Subcomité)	63
15	IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE FORMACIÓN	64
16	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	65
17	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	66
18	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	67
19	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	67
20	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	72
21	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	86
22	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	87
23	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	91
24	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	91
25	PROGRAMA DE TRABAJO	91
26	OTROS ASUNTOS	107
27	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	108

### **LISTA DE ANEXOS**

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MSC.325(90) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.326(90) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MSC.327(90) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

- 
- ANEXO 4 RESOLUCIÓN MSC.328(90) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)
- ANEXO 5 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.329(90) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO
- ANEXO 7 PROYECTOS DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 8 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 10 PROYECTO DE CORRECCIONES DE REDACCIÓN DEL ANEXO DE LA RESOLUCIÓN MSC.170(79), PARA SU PUBLICACIÓN COMO UN ACTA DE RECTIFICACIÓN
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.330(90) – ADOPCIÓN DE 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))
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.331(90) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN MSC.298(87) SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN SERVICIO DE DISTRIBUCIÓN
- ANEXO 13 PROYECTO DE NUEVA REGLA III/17-1 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 14 PROYECTO DE CÓDIGO SOBRE NIVELES DE RUIDO A BORDO DE LOS BUQUES
- ANEXO 15 PROYECTO DE NUEVA REGLA II-1/3-12 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE DE AGUA DE MAR DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES Y LOS ESPACIOS DEL DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS (RESOLUCIÓN MSC.215(82))

ANEXO 17	PROYECTO DE ENMIENDAS A LA NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS (RESOLUCIÓN MSC.288(87))
ANEXO 18	DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS
ANEXO 19	MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
ANEXO 20	RESOLUCIÓN MSC.332(90) – ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTE "EN LA ZONA DE TRÁFICO DEL STOREBÆLT (GRAN BELT) (BELTREP)"
ANEXO 21	RESOLUCIÓN MSC.333(90) – ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT) DE A BORDO
ANEXO 22	MANDATO PARA EL GRUPO OMI/OHI DE ARMONIZACIÓN DEL MODELO DE DATOS (HGDM)
ANEXO 23	RESOLUCIÓN MSC.334(90) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS DISPOSITIVOS MEDIDORES E INDICADORES DE LA VELOCIDAD Y LA DISTANCIA (RESOLUCIÓN MSC.96(72))
ANEXO 24	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)
ANEXO 25	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 26	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO
ANEXO 27	RESOLUCIÓN MSC.335(90) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EL PROYECTO Y LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO, 2006 (RESOLUCIÓN MSC.235(82))
ANEXO 28	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO CIQ
ANEXO 29	ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS
ANEXO 30	ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
ANEXO 31	INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2012-2013
ANEXO 32	ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

ANEXO 33	RESOLUCIÓN MSC.336(90) – ADOPCIÓN DE MEDIDAS DESTINADAS A INCREMENTAR LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE
ANEXO 34	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE PANAMÁ
ANEXO 35	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ARGENTINA
ANEXO 36	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ALEMANIA
ANEXO 37	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SUDÁFRICA
ANEXO 38	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ESPAÑA
ANEXO 39	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE KENYA
ANEXO 40	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
ANEXO 41	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN
ANEXO 42	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE NORUEGA

## 1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 90º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 16 al 25 de mayo de 2012 bajo la presidencia del Sr. Christian Breinholt (Dinamarca). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. M. Segar (Singapur).

1.2 El periodo de sesiones contó con la presencia de delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	GRECIA
ANGOLA	HONDURAS
ANTIGUA Y BARBUDA	INDIA
ARABIA SAUDITA	INDONESIA
ARGELIA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ARGENTINA	IRAQ
AUSTRALIA	IRLANDA
AZERBAIYÁN	ISLANDIA
BAHAMAS	ISLAS COOK
BAHREIN	ISLAS MARSHALL
BANGLADESH	ISRAEL
BARBADOS	ITALIA
BÉLGICA	JAMAICA
BELICE	JAPÓN
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	KAZAJSTÁN
BRASIL	KENYA
BULGARIA	KIRIBATI
CAMBOYA	KUWAIT
CAMERÚN	LETONIA
CANADÁ	LIBERIA
CHILE	LIBIA
CHINA	LITUANIA
CHIPRE	LUXEMBURGO
COLOMBIA	MALASIA
COMORAS	MALDIVAS
CROACIA	MALTA
CUBA	MARRUECOS
DINAMARCA	MÉXICO
DJIBOUTI	MÓNACO
DOMINICA	MOZAMBIQUE
ECUADOR	NAMIBIA
EGIPTO	NICARAGUA
EL SALVADOR	NIGERIA
ESLOVENIA	NORUEGA
ESPAÑA	NUEVA ZELANDIA
ESTADOS UNIDOS	OMÁN
ESTONIA	PAÍSES BAJOS
FEDERACIÓN DE RUSIA	PAKISTÁN
FILIPINAS	PANAMÁ
FINLANDIA	PAPUA NUEVA GUINEA
FRANCIA	PERÚ
GEORGIA	POLONIA
GHANA	PORTUGAL
GRANADA	QATAR
	REINO UNIDO

---

REPÚBLICA ÁRABE SIRIA	SUDÁFRICA
REPÚBLICA DE COREA	SUDÁN
REPÚBLICA DOMINICANA	SUECIA
REPÚBLICA POPULAR	SUIZA
DEMOCRÁTICA DE COREA	TAILANDIA
REPÚBLICA UNIDA DE	TÚNEZ
TANZANÍA	TURQUÍA
RUMANIA	TUVALU
SAINT KITTS Y NEVIS	UCRANIA
SAN MARINO	URUGUAY
SAN VICENTE Y LAS	VANUATU
GRANADINAS	VENEZUELA (REPÚBLICA
SERBIA	BOLIVARIANA DE)
SINGAPUR	

y de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)  
ISLAS FEROE  
MACAO (CHINA)

1.3 También asistieron al periodo de sesiones representantes de las siguientes organizaciones y organismos especializados de las Naciones Unidas:

NACIONES UNIDAS  
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)  
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA  
AGRICULTURA (FAO)

1.4 El periodo de sesiones también contó con la presencia de observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)  
ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)  
COMISIÓN EUROPEA (CE)  
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)  
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES  
POR SATÉLITE (IMSO)  
ACUERDO DE COOPERACIÓN REGIONAL PARA COMBATIR LOS ACTOS DE  
PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA CONTRA LOS BUQUES EN  
ASIA (ReCAAP-ISC)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE ASEGURADORES MARÍTIMOS (IUMI)  
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS  
NÁUTICAS (ICOMIA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE  
BUQUE (IFSMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE  
SALVAMENTO (ILAMA)  
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE  
PETROLEROS (INTERTANKO)  
GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN  
E INDEMNIZACIÓN (Clubes P e I)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y  
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA  
SECA (INTERCARGO)  
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (InterManager)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA  
DIVERSIFICADA (IPTA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)  
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)  
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)  
INTERFERRY  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES  
DEL TRANSPORTE (ITF)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS  
DE IMPRIMIR (IPPIC)  
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)  
NACE INTERNATIONAL  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA DE PUERTOS Y  
AEROPUERTOS (IAASP)  
THE NAUTICAL INSTITUTE (NI)  
OFICINA INTERNACIONAL DE CONTENEDORES Y TRANSPORTE  
INTERMODAL (BIC)

y de un representante (por invitación) de la:

ORGANIZACIÓN DEL TRATADO DEL ATLÁNTICO NORTE (OTAN)

1.5 También asistieron los presidentes de todos los subcomités. También asistieron al periodo de sesiones el Presidente de la Asamblea, Sr. Eduardo Medina Mora (México), el Presidente del Consejo, Sr. J. G. Lantz (Estados Unidos), y el Presidente del Comité de Protección del Medio Marino, Sr. A. Chrysostomou (Chipre).



## **Discurso de apertura del Secretario General**

1.6 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto íntegro puede descargarse en el sitio de la OMI en la Red, en la siguiente dirección:

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

## **Observaciones del Presidente**

1.7 El Presidente dio las gracias al Secretario General por sus palabras de bienvenida y recomendaciones, y señaló que su asesoramiento y peticiones se tendrían muy en cuenta durante las deliberaciones del Comité y de sus grupos de trabajo. Manifestó su compromiso con la mejora de la eficacia y, para este fin, su deseo de que, siempre que fuera posible, los Grupos de trabajo empezasen a examinar, el primer día, las cuestiones sobre las cuales no fuera necesario un debate de políticas en el Pleno.

## **Declaraciones de las delegaciones**

1.8 La delegación de Panamá hizo una declaración sobre las acciones de protesta por parte de sindicatos y organizaciones laborales en los puertos de Argentina contra los buques que enarbolan el pabellón de Panamá. En el anexo 34 figura una copia de esta declaración. Al reconocer la existencia de las citadas acciones, la delegación de Argentina hizo asimismo una declaración que figura en el anexo 35.

## **Adopción del orden del día y cuestiones conexas**

1.9 El Comité adoptó el orden del día (MSC 90/1/Rev.1) y acordó guiarse, durante el periodo de sesiones, por las anotaciones al orden del día (MSC 90/1/1) y el calendario provisional (MSC 90/1/1/Add.1). El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, figuran en el documento MSC 90/INF.20.

## **Poderes**

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

## **2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI**

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el TC 61 (MSC 90/2), C 106, C 107 y C/ES.26 (MSC 90/2/1), MEPC 62 y MEPC 63 (MSC 90/2/2 y Add.1), FAL 37 (MSC 90/2/3), A 27 (MSC 90/2/4) y LEG 99 (MSC 90/2/5), y adoptó las medidas de las que se informa en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

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

### **GENERALIDADES**

3.1 Se invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 a que participaran en el examen y la adopción de las enmiendas propuestas a los siguientes instrumentos:

- .1 los capítulos II-1, II-2, III, V, VI, VII y XI-1 del Convenio, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio;
- .2 el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla X/1.2 del Convenio;
- .3 el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla II-1/3.22 del Convenio; y
- .4 el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla VII/1.1 del Convenio.

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

3.3 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, las enmiendas propuestas al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos de obligado cumplimiento en virtud del Convenio se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante la Circular N° 3190, de fecha 15 de junio de 2011, y la Circular N° 3233, de fecha 15 de noviembre de 2011.

3.4 Se invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, a que examinaran y adoptaran, de conformidad con las disposiciones del artículo 29 3) a), las propuestas de enmiendas al anexo II de dicho Convenio, que había aprobado el MSC 89 (MSC 89/25, anexo 19). De conformidad con dicho artículo, toda enmienda, si se adopta por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima, será comunicada a los Miembros de la Organización y a todos los Gobiernos Contratantes al menos seis meses antes de que sea examinada por la Asamblea de la Organización con miras a su adopción.

3.5 Se invitó a las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 a que participasen en el examen y adopción de las propuestas de enmienda al Protocolo. Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, estuvo presente un número de Partes en el Protocolo que representaba más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, tal como se dispone en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

3.6 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo, las propuestas de enmienda al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Partes en el Protocolo mediante la Circular N° 3195, de 20 de junio de 2011.

3.7 Se invitó también al Comité a que examinara y aprobara un proyecto de circular MSC sobre la pronta implantación de las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS, preparado por el DE 56 siguiendo las instrucciones del MSC 89, al tiempo que se adoptaban las enmiendas conexas al Convenio SOLAS.

3.8 Se invitó asimismo al Comité a que examinara y aprobara proyectos de enmiendas a los apéndices (certificados) del Convenio SOLAS 1974 y de los protocolos de 1978 y 1988 relativos al mismo, con miras a su posterior adopción.

---

**EXAMEN DE LAS ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO****PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974**

3.9 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 (MSC 90/3, anexo 1) se habían elaborado en el DSC 14, FP 54, NAV 56, SLF 53, BLG 15 y DE 55, y se habían aprobado en el MSC 87, MSC 88 y MSC 89.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS****Regla 8-1 – Capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por inundación**

3.10 Tras tomar nota de los corchetes en el párrafo 3 (tercer y último renglón), en las expresiones [1 de enero de 2014] y [de conformidad con], el Comité acordó conservar la fecha, suprimir los corchetes y sustituir la expresión "de conformidad con" por "basándose en" y suprimir los corchetes, y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción.

3.11 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla II-1/8-1 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS****Regla 1 – Ámbito de aplicación****Regla 9 – Contención del incendio****Regla 10 – Lucha contra incendios****Regla 20 – Protección de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada**

3.12 El Comité recordó que el MSC 88 (resolución MSC.308(88)) había adoptado previamente enmiendas a los correspondientes párrafos de la regla II-2/1, que entrarán en vigor el 1 de julio de 2012. Tras tomar nota de que las enmiendas adoptadas en el MSC 88 se habían aceptado el 1 de enero de 2012 y entrarían en vigor, por consiguiente, el 1 de julio de 2012, el Comité acordó seguir el proceso de adopción de enmiendas adicionales a la regla II-2/1.

3.13 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre los proyectos de enmiendas a las reglas II-2/1, II-2/9, II-2/10 y II-2/20 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede, y observó que el documento MSC 90/11/5 (IACS) podría entrañar enmiendas a la regla II-2/20.

3.14 En este contexto, el Comité tomó nota de la declaración de la delegación de Alemania sobre su examen del documento MSC 90/3 y la implantación de las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS adoptadas mediante la resolución MSC.308(88), que plantea problemas relativos a la aplicación uniforme del capítulo II-2 del Convenio SOLAS. En particular, parecen plantearse los siguientes dos problemas:

- .1 la resolución MSC.308(88) enmendó la regla II-2/1 sin examinar las reglas que figuran en el capítulo en las que se estipulan fechas específicas de aplicación. Todas estas reglas se redactaron partiendo de la base de que el capítulo II-2 sería aplicable a los buques construidos el 1 de julio de 2002 o posteriormente. El resultado es que el mismo texto se basa en un capítulo que es aplicable a buques construidos en 2012 o posteriormente, lo que puede dar lugar a conflictos y malentendidos jurídicos; y

- .2 la resolución MSC.308(88) modificó la fecha de aplicación del capítulo II-2 sin subsanar la ambigüedad que se plantea en el caso de reglas existentes que no se han enmendado en las que no hay una disposición específica sobre su aplicación. El resultado es que ya no es posible distinguir, en la versión actual del Convenio SOLAS, si una regla es nueva y se aplica únicamente a buques nuevos, construidos después de la fecha de entrada en vigor especificada en la regla II-2/1, o si ha existido desde 2002. Además, la referencia no conducirá al usuario a una única regla que pueda aplicarse a los buques construidos en una fecha específica, lo cual exige examinar todos los cambios para configurar las reglas exactas que sean aplicables. La situación se complica aún más si una regla existente, que carezca de una disposición específica sobre su aplicación, se modifica sólo parcialmente. En estos casos, la regla como tal sería aplicable a partir de la nueva fecha, pero se aplicaría también parcialmente a buques más antiguos, lo que dificulta aún más poder establecer una distinción.

El texto completo de la declaración de la delegación de Alemania figura en el anexo 36.

3.15 En respuesta a las inquietudes planteadas por la delegación de Alemania, el Comité tomó nota de la opinión de la delegación de Argentina de que las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS fueron aprobadas por el MSC 88 en diciembre de 2010 e incluyen importantes proyectos de enmiendas a las reglas II-2/9, II-2/10 y II-2/20, que se prepararon para mejorar la seguridad contra incendios a bordo de los buques, y no era pertinente introducir modificaciones sustanciales en los proyectos de enmiendas en esta etapa, a menos que se presenten por escrito, de conformidad con las Directrices de los Comités. Dicha delegación señaló también que el FSI 20 había analizado detenidamente esta cuestión, teniendo en cuenta el documento MSC 89/3/3 (Argentina), y había observado que Argentina tenía la intención de presentar al MSC 91 y, de ser necesario, al FSI 21 también, un documento que desarrollara su propuesta.

3.16 Tras un extenso debate, el Comité decidió aplazar la adopción de los proyectos de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al MSC 91 observaciones y propuestas sobre los proyectos de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS en relación con la aplicación uniforme de las enmiendas propuestas (véase también el párrafo 3.52).

### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS***

#### **Regla 20 – Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección**

3.17 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla III/20 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS***

#### **Regla 14 – Dotación de los buques**

3.18 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla V/14 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

---

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO VI DEL CONVENIO SOLAS****Regla 5-2 – Prohibición de mezclar cargas líquidas a granel durante la travesía en el mar**

3.19 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla VI/5-2 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

3.20 En este contexto, el Comité examinó los siguientes documentos:

- .1 MSC 90/3/Add.2 (Secretaría), en el que se presentan los resultados del BLG 16 en relación con el proyecto de nueva regla VI/5-2 del Convenio SOLAS y se informa de que el BLG 16 había aceptado un proyecto de nueva regla VI/5-3 del Convenio SOLAS, en virtud del cual se prohíbe todo proceso de producción a bordo de los buques durante las travesías en el mar, para su examen por el Comité, a fin de que ambos proyectos de reglas VI/5-2 y VI/5-3 del Convenio SOLAS se adopten conjuntamente; y
- .2 MSC 90/14/2 (Estados Unidos, Liberia, Vanuatu, IADC, IMCA y OCIMF), en el que se facilita información adicional sobre la nueva regla VI/5-3 del Convenio SOLAS propuesta en relación con el tipo de actividades de los servicios mar adentro a las que podría afectar inadvertidamente la prohibición de los procesos de producción propuesta.

3.21 Además de los documentos anteriores, el Comité tomó nota de la propuesta de la delegación de los Países Bajos de intercalar texto que hiciera expresamente referencia a los procesos de producción a bordo de buques que construyan estructuras submarinas. La preocupación era que la prohibición de los procesos de producción también entrañaría la prohibición de la construcción de estructuras submarinas, por ejemplo, cuando para tal construcción se necesite fabricar cemento.

3.22 Tras un largo debate, y tomando nota de que la mayoría de quienes intervinieron apoyaron la propuesta del BLG 16, enmendada por el texto recogido en la opción 2 del anexo del documento MSC 90/14/2 (Estados Unidos), el Comité encargó al Grupo de redacción que preparara el texto definitivo del proyecto de nueva regla VI/5-2 del Convenio SOLAS, según procediera.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO VII DEL CONVENIO SOLAS****Regla 4 – Documentos**

3.23 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla VII/4 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO XI-1 DEL CONVENIO SOLAS****Regla 2 – Reconocimientos mejorados**

3.24 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla XI-1/2 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

**FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS**

3.25 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 y entrar en vigor el 1 de enero de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS OBLIGATORIOS****PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000**

3.26 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Código NGV 2000 (MSC 90/3, anexo 2) se habían elaborado en el COMSAR 14 y aprobado en el MSC 88 y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre los proyectos de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

**Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas**

3.27 El Comité acordó que las enmiendas al Código NGV 2000 que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 y entrar en vigor el 1 de enero de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI**

3.28 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Código SSCI (MSC 90/3, anexo 3) se habían elaborado en el FP 54 y aprobado en el MSC 88 y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre los proyectos de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

3.29 En este contexto, tras examinar el documento MSC 90/3/3 (Secretaría), que contiene modificaciones adicionales del proyecto de texto de los párrafos 3.2.2.2 y 3.3.2.2 del capítulo 6 del Código, elaboradas por el FP 55 atendiendo a las instrucciones del MSC 88, para su examen en el ámbito de la adopción de enmiendas al Código SSCI, el Comité aceptó las modificaciones de estos párrafos del capítulo 6 del Código preparadas por el FP 55.

3.30 Tras recordar su decisión de aplazar la adopción de las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 3.16) y tras tomar nota de que los proyectos de enmiendas al capítulo 7 del Código se prepararon junto con los proyectos de enmiendas al capítulo II-2 y, por tanto, deberían adoptarse al mismo tiempo, el Comité acordó aplazar la adopción de los proyectos de enmiendas al capítulo 7 del Código hasta el MSC 91.

**Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas**

3.31 El Comité acordó que las enmiendas al Código SSCI que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 y entrar en vigor el 1 de enero de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

---

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG**

3.32 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Código IMDG se habían acordado en el DSC 16 y se habían distribuido de conformidad con el procedimiento de enmienda del Código IMDG aprobado por el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36.3), y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre los proyectos de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

**Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas**

3.33 El Comité acordó que las enmiendas al Código IMDG que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 y entrar en vigor el 1 de enero de 2014, y tomó nota de que en el párrafo 4 de la parte dispositiva de la correspondiente resolución MSC se indica que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrán aplicar las enmiendas, en su totalidad o en parte, con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2013. A continuación, el Comité encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966*****PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO II (ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES) DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966*****Regla 47 – Zona periódica de invierno del hemisferio sur**

3.34 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Convenio de Líneas de Carga 1966 (MSC 90/3/1, anexo) se habían elaborado en el SLF 53 y aprobado en el MSC 89 para su adopción en el actual periodo de sesiones y posterior adopción por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre los proyectos de enmiendas al Convenio, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

**Proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de las propuestas de enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966**

3.35 El Comité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el anexo del documento MSC 90/3/1 y encargó al Grupo de redacción que lo ultimara con miras a su aprobación.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988*****PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO II (ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES) DEL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988*****Regla 47 – Zona periódica de invierno del hemisferio sur**

3.36 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 (MSC 90/3/2, anexo) se habían elaborado en el SLF 53 y aprobado en el MSC 89 y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre los proyectos de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

### **Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas**

3.37 El Comité acordó que las enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 y entrar en vigor el 1 de enero de 2014, y encargó al Grupo de redacción que ultimara el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

### **PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE LA PRONTA IMPLANTACIÓN DE LAS ENMIENDAS A LA REGLA III/20.11.2 DEL CONVENIO SOLAS**

3.38 El Comité recordó que el proyecto de circular MSC sobre la pronta implantación de las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS (MSC 90/9/Add.1, párrafo 2.6) se había preparado en el DE 56, atendiendo a las instrucciones del MSC 89, con miras a aprobarlo en el presente periodo de sesiones al tiempo que se adoptan las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS. Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de circular, el Comité confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede, y encargó al Grupo de redacción que lo ultimara con miras a su aprobación.

### **ENMIENDAS A LOS APÉNDICES DEL CONVENIO SOLAS 1974 Y SUS PROTOCOLOS DE 1978 Y 1988**

3.39 El Comité recordó que en el MSC 89, tras tomar nota de los resultados de un estudio (MSC 89/19, anexo 1) que había puesto de manifiesto que las enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y sus Protocolos de 1978 y 1988 no estaban armonizadas en todos los casos, lo cual había dado lugar a incongruencias en ciertos modelos de certificados o inventarios del equipo, había examinado las enmiendas a los apéndices de los instrumentos mencionados. Posteriormente, el MSC 89 aprobó modificaciones de redacción de los anexos de las resoluciones MSC.171(79) y MSC.216(82), que debían publicarse mediante actas de rectificación, pero decidió aplazar el examen del proyecto de enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y sus Protocolos de 1978 y 1988 hasta este periodo de sesiones.

3.40 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 90/3/4 (Secretaría), que contiene un proyecto de correcciones de redacción de las correspondientes enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas mediante la resolución MSC.170(79), con miras a publicarlas mediante un acta de rectificación, y revisó las propuestas con respecto a las que figuran en el párrafo 7 del documento MSC 89/19, en relación con la simplificación de los inventarios del equipo que figuran en los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y del Protocolo de 1988 relativo al mismo.

3.41 El Comité acordó que deberían elaborarse proyectos de enmiendas para reducir el número de inventarios del equipo, suprimiendo los inventarios del equipo (es decir, Modelo P, Modelo E, Modelo R y Modelo C) en el apéndice del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, suprimiendo los inventarios del equipo (es decir, Modelo PNUC y Modelo CNUC) en el apéndice del Convenio SOLAS 1974, añadiendo el Modelo C al apéndice del Convenio SOLAS 1974, y modificando en consonancia el texto de estos inventarios.

3.42 El Comité acordó, asimismo, actualizar los inventarios del equipo (Modelo P, Modelo E, Modelo R y Modelo C) para reflejar las actuales prescripciones, según proceda.

3.43 A continuación, el Comité remitió los documentos MSC 89/19 y MSC 90/3/4 al Grupo de redacción y le encargó que preparara lo siguiente, teniendo presentes las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:



- .1 el proyecto de enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y de los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al mismo, basándose en los anexos 5 a 7 del documento MSC 89/19, para su examen por el Comité y posterior aprobación y adopción en el MSC 91; y
- .2 un proyecto de acta de rectificación para introducir correcciones de redacción en los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS adoptados mediante la resolución MSC.170(79), basándose en el anexo del documento MSC 90/3/4, para su aprobación por el Comité.

### **CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN**

3.44 Tras un debate, el Comité constituyó un grupo especial de redacción y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno, preparara, según procediese, para su examen por el Comité con miras a su aprobación y adopción:

- .1 el texto definitivo de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y el correspondiente proyecto de resolución MSC, basándose en el anexo 1 del documento MSC 90/3;
- .2 el texto definitivo de los proyectos de enmiendas del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000) y el correspondiente proyecto de resolución MSC, basándose en el anexo 2 del documento MSC 90/3;
- .3 el texto definitivo de los proyectos de enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) y el correspondiente proyecto de resolución MSC, basándose en los documentos MSC 90/3 (anexo 3) y MSC 90/3/3;
- .4 el texto definitivo de los proyectos de enmiendas al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y el correspondiente proyecto de resolución MSC, basándose en el anexo del documento MSC 90/3/Add.1;
- .5 el texto definitivo de los proyectos de enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea, basándose en el anexo del documento MSC 90/3/1;
- .6 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 y el correspondiente proyecto de resolución MSC, basándose en el anexo del documento MSC 90/3/2;
- .7 el texto definitivo del proyecto de circular MSC sobre la pronta implantación de las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS y la correspondiente circular MSC, basándose en el anexo 4 del documento DE 56/25;
- .8 los proyectos de enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y sus Protocolos de 1978 y 1988, basándose en los anexos 5 a 7 del documento MSC 89/19; y

- .9 un proyecto de acta de rectificación para las enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas mediante la resolución MSC.170(79), basándose en el anexo del documento MSC 90/3/4.

### **INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN**

3.45 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 90/WP.5), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

#### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974**

3.46 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 110 Partes Contratantes en el Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a los capítulos II-1, III, V, VI, VII y XI-1 del Convenio SOLAS 1974, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexo 1), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.325(90), que figura en el anexo 1.

3.47 En este contexto, el Comité tomó nota de que, al examinar el proyecto de nueva regla VI/5-2 del Convenio SOLAS sobre la prohibición de mezclar cargas líquidas a granel durante la travesía, el Grupo había analizado detenidamente la propuesta formulada por los Países Bajos en el Pleno (véase el párrafo 3.21) de intercalar texto que hiciera expresamente referencia a los procesos de producción a bordo de buques que construyan estructuras submarinas. La preocupación era que la prohibición de los procesos de producción también entrañaría la prohibición de la construcción de estructuras submarinas, por ejemplo, cuando para tal construcción se necesite fabricar cemento. El Comité tomó nota, asimismo, de que el Grupo había preparado, a partir del texto propuesto por los Países Bajos, el siguiente proyecto alternativo de párrafo 5-2.4:

"4 La prohibición establecida en el párrafo 3 no se aplica a los procesos de producción de cargas a bordo de buques para:

- .1 la búsqueda y explotación de recursos minerales de los fondos marinos; y
- .2 la construcción de estructuras en el fondo del mar."

No obstante, el Comité observó que el Grupo no había podido ponerse de acuerdo en intercalar este texto, ya que algunos miembros opinaron que esta exención podría interpretarse de forma amplia y que el texto propuesto estaba fuera del ámbito del mandato del Grupo. Además, el Grupo consideró que no era necesario, puesto que estos elementos ya quedan reflejados en el proyecto de enmiendas.

3.48 Al adoptar la resolución MSC.325(90), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Convenio deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

---

## **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS 1974**

### **Adopción de enmiendas al Código NGV 2000**

3.49 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 110 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código NGV 2000 preparadas por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexo 2) y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.326(90), que figura en el anexo 2, con pequeñas modificaciones para armonizar las prescripciones aplicables a las naves de pasaje y a las naves de carga.

3.50 Al adoptar la resolución MSC.326(90), 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 NGV 2000 adoptadas deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

### **Adopción de enmiendas al Código SSCI**

3.51 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 110 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a los capítulos 6 y 8 del Código SSCI, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexo 3) y adoptó las enmiendas por unanimidad mediante la resolución MSC.327(90), que figura en el anexo 3.

3.52 En este contexto, tras recordar que había decidido aplazar la adopción de los proyectos de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al capítulo 7 del Código SSCI (véase el párrafo 3.30), el Comité tomó nota de la recomendación del Grupo de aplazar la adopción de las enmiendas propuestas al Código SSCI, para adoptarlas conjuntamente con el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS. Con independencia de lo anterior y tras un debate en el que se llegó al acuerdo de que, a excepción del capítulo 7, solamente el proyecto de enmiendas al capítulo 5 del Código guardaba relación con las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y, por tanto, debería adoptarse junto con el proyecto de enmiendas al capítulo II-2, el Comité acordó aplazar también la adopción del proyecto de enmiendas al capítulo 5 del Código SSCI hasta el MSC 91.

3.53 Al adoptar la resolución MSC.327(90), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas a los capítulos 6 y 8 del Código SSCI adoptadas deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2013 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

### **Adopción de enmiendas al Código IMDG**

3.54 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 110 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código IMDG preparadas por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexo 4) y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.328(90), que figura en el anexo 4.

3.55 El Comité tomó nota de que, en general, cuando se hace referencia en el Código a los Convenios SOLAS y MARPOL, deberían utilizarse los nombres correctos de ambos instrumentos para garantizar la uniformidad y pidió a la Secretaría que armonizara las referencias, según procediera.

3.56 El Comité también tomó nota de que había una corrección de redacción del proyecto de enmienda 36-12 al Código IMDG (véase el párrafo 98 de las modificaciones del anexo 2 del anexo del documento MSC 90/3/Add.1, que figuran en el anexo 4 del documento MSC 90/WP.5) que exige una pequeña enmienda a la circular MSC.1/Circ.1438: "Enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm)", aprobada en relación con el punto 12 del orden del día (véase el párrafo 12.2). Por consiguiente, en la circular, en el índice de la Guía FEm, debería sustituirse "F-I" por "F-A" en la columna de la FEm Incendio del N° ONU 3171.

3.57 Al adoptar la resolución MSC.328(90), 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 IMDG adoptadas deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

3.58 El Comité, de conformidad con el procedimiento establecido en el MSC 75 para la adopción de enmiendas al Código IMDG en relación con la aplicación voluntaria de las nuevas enmiendas con un año de antelación a su fecha de entrada en vigor, decidió, como se estipula en el párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución, que los Gobiernos Contratantes podrán aplicar las enmiendas anteriormente mencionadas, en su totalidad o en parte, con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2013, en espera de su entrada en vigor el 1 de enero de 2014.

#### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA 1966**

3.59 El Comité examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al anexo II del Convenio de Líneas de Carga 1966, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexo 5), y adoptó las enmiendas y aprobó el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea que figuran en el anexo 5 para remitirlos al vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea con miras a su adopción. El Comité pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas adoptadas y el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea a tiempo para su examen por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones.

#### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988**

3.60 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 76 Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al anexo II del Protocolo, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexo 6), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.329(90), que figura en el anexo 6.

3.61 Al adoptar la resolución MSC.329(90), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las enmiendas adoptadas al Protocolo deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2013 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2014, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

## **APROBACIÓN DE UN INSTRUMENTO NO OBLIGATORIO CONEXO**

### **PRONTA IMPLANTACIÓN DE LAS ENMIENDAS A LA REGLA III/20.11.2 DEL CONVENIO SOLAS**

3.62 El Comité examinó el proyecto de circular MSC sobre la pronta implantación de las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 3.33), preparado por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexo 7), y aprobó la circular MSC.1/Circ.1411: "Pronta implantación de las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS".

## **APROBACIÓN DE PROYECTOS DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

### **PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS APÉNDICES DEL CONVENIO SOLAS 1974 Y SUS PROTOCOLOS DE 1978 Y 1988**

3.63 Tras examinar el texto del proyecto de enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y sus Protocolos de 1978 y 1988, preparado por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexos 9, 10 y 11, respectivamente), aprobó los proyectos de enmiendas, que figuran en los anexos 7, 8 y 9, respectivamente, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, el artículo II del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, respectivamente, con miras a su adopción en el MSC 91.

### **CORRECCIONES DE REDACCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS ADOPTADAS MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MSC.170(79)**

3.64 En este contexto, el Comité también examinó y refrendó las correcciones de redacción del Convenio SOLAS adoptadas mediante la resolución MSC.170(79) (véase el párrafo 3.35), preparadas por el Grupo de redacción (MSC 90/WP.5, anexo 8), que figuran en el anexo 10, y encargó a la Secretaría que publicara la correspondiente acta de rectificación.

## **INSTRUCCIONES A LA SECRETARÍA**

3.65 Al adoptar las enmiendas antedichas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando preparase los textos auténticos de las enmiendas, introdujera cualquier corrección de redacción que se hubiera identificado, según procediese, y a que pusiera en conocimiento del Comité cualquier error u omisión que exija la adopción de medidas por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 o de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

## **OTROS ASUNTOS**

3.66 El Comité tomó nota de que las circulares MSC más antiguas, que no tienen una designación numérica (es decir, "MSC/Circ." en vez de "MSC.1/Circ.", etc.), no se encuentran disponibles en el sitio IMODOCS en la Red, y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas oportunas para garantizar su disponibilidad lo antes posible.

## **4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

### **Resultados del FAL 37**

4.1 Al examinar los resultados de la labor del FAL 37 con respecto a la protección marítima (MSC 90/4), el Comité tomó nota de que el Comité de Facilitación había adoptado la resolución FAL.11(37): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje". En dichas Directrices revisadas se reseñan estrategias globales para mejorar el control de los accesos e impedir que polizones potenciales logren introducirse en los buques, y para que las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y los capitanes colaboren en la mayor medida posible para resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar la pronta devolución o repatriación de los polizones. Esta resolución reflejaba las disposiciones de la resolución MSC.312(88), y ambas resoluciones entraron en vigor el 1 de octubre de 2011.

4.2 El Comité también tomó nota de que el Comité de Facilitación había decidido elaborar directrices de aplicación voluntaria o recomendaciones que puedan utilizar los países para aumentar la resistencia del transporte marítimo dentro del sistema de la cadena de suministro mundial, en caso de que el sistema sufra trastornos de gran magnitud, en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA). A tal efecto, el FAL 37 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por el Canadá y los Estados Unidos, para avanzar en la labor y le encargó que presentara un informe al FAL 38 (FAL 37/17, párrafo 8.38). El Comité instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que participen en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

### **Comunicación de información a la Organización**

4.3 Al examinar la cuestión de la comunicación a la Organización de información relacionada con la protección, el Comité recordó que la Secretaría había incorporado en el módulo de protección marítima del sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS) las modificaciones acordadas por el MSC 88. El Comité tomó nota de que un examen de la información recogida en el módulo de protección marítima del GISIS había indicado que un porcentaje significativo de los Gobiernos Contratantes aún no había actualizado su información y, por tanto, no estaba cumpliendo sus obligaciones en virtud de la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS sobre comunicación de información. El Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que examinaran su información en GISIS y la actualizaran según fuera necesario.

### **Implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP**

4.4 El Comité recordó que tanto en el MSC 85 como en el MSC 86 había instado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y a las organizaciones internacionales a que pusieran en conocimiento del Comité, lo antes posible, los resultados de la experiencia adquirida en la utilización de las orientaciones que figuran en la circular MSC.1/Circ.1192: "Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias", la circular MSC.1/Circ.1193: "Orientaciones

---

\*

#### **Coordinadores:**

Estados Unidos  
Sr. Kevin Kiefer  
Chief, Office of Port and Facility Activities (CG-544)  
United States Coast Guard  
Correo electrónico: Kevin.C.Kiefer@uscg.mil

Canadá  
Sr. Allan Bartley  
Director, Marine Security Policy, Marine Security  
Transport Canada  
Teléfono: +1 (613) 949 1442  
Correo electrónico: Allan.Bartley@tc.gc.ca

sobre la autoevaluación voluntaria de las Administraciones y para la protección de los buques" y la circular MSC.1/Circ.1194: "Implantación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP", para examinar qué medidas procede adoptar.

4.5 El Comité tomó nota del documento MSC 90/4/1 (Australia), en el que se informaba al Comité de que Australia había realizado y ultimado, a principios de 2012, una autoevaluación voluntaria de las instalaciones portuarias y la protección de los buques en su país utilizando las orientaciones facilitadas en las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC.1/Circ.1193. En esta evaluación Australia también tuvo en cuenta los elementos de la circular MSC.1/Circ.1194. Este proceso de autoevaluación voluntaria demostró a Australia el valor de las herramientas de autoevaluación.

## **5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS**

### **Generalidades**

5.1 Con respecto al documento MSC 90/5 (Secretaría), el Comité recordó que el MSC 89 había aprobado las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (MSC.1/Circ.1394); en relación con la futura labor sobre las normas basadas en objetivos (GBS), había acordado las cuestiones que se examinarían a largo plazo (párrafo 13 del documento MSC 89/WP.7); había recomendado incluir la protección marítima y la protección del medio marino en el ámbito de las GBS en los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el próximo bienio, y había instado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran a la Secretaría, con carácter prioritario, candidatos adicionales a auditores en el ámbito de las GBS.

5.2 A este respecto, el Comité observó que la vigésima séptima Asamblea había incluido, en el Plan estratégico de la Organización, el correspondiente principio estratégico\* y, en el Plan de acción de alto nivel, la correspondiente medida de alto nivel\*\*, con dos resultados previstos:

- .1 implantación de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC); y
- .2 elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques, que incluyan la seguridad y protección marítimas y la protección del medio marino (MSC y MEPC).

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

5.3 El Comité examinó el documento MSC 90/5/1 (Secretaría), en el que se informa de la situación actual de la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos y se plantean varias cuestiones que han de seguir examinándose, como el número insuficiente de candidatos a auditores para la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos (auditores GBS), la formación de los auditores, cuestiones de recursos, la verificación de los cambios de las reglas y apelaciones, y tomó las medidas que se indican en los párrafos 5.4 y 5.5.

---

\* Plan estratégico de la Organización (resolución A.1037(27)), principio estratégico PE 10 (La OMI aplicará normas basadas en objetivos para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente).

\*\* Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1038(27)), medida de alto nivel 10.0.1 (Continuar elaborando medidas a fin de aplicar normas basadas en objetivos para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente).

5.4 Con respecto a la cuestión del número insuficiente de candidaturas a auditores GBS recibidas hasta la fecha por la Secretaría, el Comité observó que candidaturas recientes habían incrementado el número de auditores hasta 57 e instó nuevamente a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran más candidaturas.

5.5 El Comité consideró las limitaciones de recursos (es decir, la financiación de las apelaciones, la verificación de los cambios anuales de las reglas, el nombramiento de un secretario permanente, etc.) y las restricciones que pueden darse posteriormente para la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos, pero decidió limitarse a tomar nota de esta cuestión, al estimar que las cuestiones de recursos entran en el ámbito de competencias del Consejo.

#### **Examen más detallado del enfoque del nivel de seguridad (SLA)**

5.6 El Comité examinó el documento MSC 90/5/2 (Alemania), que contiene una propuesta para perfeccionar el enfoque del nivel de seguridad, tomando como ejemplo la labor que está desarrollando el Subcomité DE sobre el examen de las prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento, y en el que se propone examinar más a fondo los conceptos generales para equilibrar las disposiciones de seguridad.

5.7 Al examinar el documento anterior, algunas delegaciones señalaron que parecía haber una falta de datos fiables que permitan definir los niveles de seguridad y que era importante identificar en primer lugar las fuentes de datos antes de avanzar en la labor sobre este enfoque. Además, era necesario elaborar un plan para la labor relativa al enfoque del nivel de seguridad a fin de garantizar que se adopte un enfoque estructurado.

5.8 Tras un debate, el Comité decidió encargar al grupo de trabajo que examinara la propuesta de perfeccionamiento del enfoque del nivel de seguridad, incluidas las posibles fuentes de datos, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, y asesorase oportunamente al Comité (véase el párrafo 5.13.1).

#### **Directrices para la aprobación de los proyectos de buques basados en los riesgos**

5.9 El Comité examinó los documentos MSC 90/5/3 (Alemania y República de Corea), en el que se propone elaborar directrices para la aprobación de los proyectos de buques basados en los riesgos, partiendo del documento MSC 86/5/3, que contenía las correspondientes directrices presentadas por Dinamarca al MSC 86, a fin de que sustituyan a las actuales directrices sobre proyectos y medios alternativos que figuran en las circulares MSC.1/Circ.1002 y MSC.1/Circ.1212; y el documento MSC 90/INF.8 (República de Corea), en el que se ofrece una descripción de un procedimiento de evaluación de la seguridad estructural, elaborado con arreglo al enfoque del nivel de seguridad, para facilitar el examen del Comité.

5.10 En los debates posteriores se puso de relieve, entre otras cosas, que las Administraciones han de aprobar los proyectos alternativos, que cualquier directriz que se elabore no debería obstaculizar el desarrollo de nuevas tecnologías, que el nivel de seguridad que ofrezcan tales directrices tiene que ser equivalente al que ofrecen actualmente las directrices de la OMI sobre proyectos y medios alternativos, y que todo análisis que se lleve a cabo debería ser transparente y fiable.

5.11 Además, era necesario distinguir con claridad entre la evaluación basada en los riesgos y las técnicas de equilibrio de los riesgos en el ámbito del proceso de la OMI para la elaboración de reglas, y también el uso de estas técnicas en buques concretos como



herramientas de proyecto. Aunque es necesario que las Administraciones y otras partes dispongan de orientaciones para la correcta evaluación de las propuestas de disposiciones alternativas y equivalentes sobre sistemas y equipos específicos en virtud de las actuales disposiciones del Convenio SOLAS y en cuanto a su aplicación a tipos innovadores de buques, persisten las preocupaciones por el uso más generalizado de métodos de proyecto que son claramente probabilistas en buques concretos que, por lo demás, son de proyecto y prestan un servicio tradicional.

5.12 Tras un debate, el Comité decidió encargar al grupo de trabajo que examinara más a fondo la propuesta de elaborar directrices para la aprobación de proyectos de buques basados en los riesgos, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, y asesorase oportunamente al Comité (véase el párrafo 5.13.2).

### **Constitución del grupo de trabajo**

5.13 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos y evaluación formal de la seguridad (GBS/EFS) y, en el ámbito de este punto del orden del día, encargó al Grupo que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, hiciera lo siguiente:

- .1 examinar la propuesta de perfeccionar el enfoque del nivel de seguridad, que figura en el documento MSC 90/5/2, incluidas las posibles fuentes de datos, y asesorar oportunamente al Comité; y
- .2 examinar la propuesta de elaborar directrices para la aprobación de proyectos de buques basados en los riesgos, que figura en el documento MSC 90/5/3, teniendo en cuenta el documento MSC 90/INF.8, y asesorar oportunamente al Comité.

### **Informe del Grupo de trabajo**

5.14 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo que trataba de este punto del orden del día (MSC 90/WP.7/Add.1), el Comité la aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### ***Elaboración del enfoque del nivel de seguridad***

5.15 El Comité refrendó la opinión del Grupo sobre la continuación de la elaboración del enfoque del nivel de seguridad (SLA), es decir, que el SLA es una aplicación de los conceptos basados en los riesgos para determinar el nivel de seguridad de las reglas con miras a elaborar o modificar las reglas internacionales dentro o fuera del enfoque de las GBS.

5.16 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con las siguientes definiciones del nivel de seguridad y el SLA elaboradas por el Grupo:

- .1 *nivel de seguridad*: medición de la exposición al riesgo; y
- .2 *enfoque del nivel de seguridad*: aplicación estructurada de las metodologías basadas en los riesgos en el proceso normativo de la OMI.

5.17 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo sobre la elaboración de un marco para el SLA, y se mostró de acuerdo con ella, en particular con los siguientes elementos de la elaboración del marco para el SLA tras observar que estos elementos no representan necesariamente las etapas del proceso:

- .1 evaluación del nivel de seguridad (¿Qué es el nivel de seguridad?);
- .2 aceptabilidad del nivel de seguridad (¿Es aceptable el nivel de seguridad?); y
- .3 determinación de si procede enmendar las prescripciones pertinentes utilizando metodologías basadas en los riesgos:
  - .1 establecer objetivos (nivel I);
  - .2 establecer prescripciones funcionales (nivel II);
  - .3 elaborar/enmendar las reglas y los reglamentos (nivel IV);
  - .4 verificar las reglas y los reglamentos anteriores (nivel III); y
  - .5 elaborar normas basadas en las reglas y los reglamentos (nivel V).

5.18 El Comité refrendó el siguiente plan de trabajo para la elaboración de directrices provisionales sobre el SLA:

- .1 llevar a cabo ejercicios SLA pertinentes, como ejemplos para un futuro examen, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por el Subcomité DE en la reestructuración del capítulo III del Convenio SOLAS y otra experiencia pertinente en el seno de otros órganos, utilizando un planteamiento basado en los objetivos/en los riesgos; y
- .2 realizar una evaluación inicial de los actuales niveles de seguridad teniendo en cuenta los distintos estudios de EFS presentados a la OMI, incluidas:
  - .1 la elaboración de modelos de riesgo para el SLA a fin de evaluar los reglamentos actuales;
  - .2 la aplicación de modelos de riesgo para evaluar los reglamentos actuales; y
  - .3 la identificación de la necesidad, procedimientos, si es necesario, y fuentes para la compilación/mejora de datos teniendo en cuenta la labor del Subcomité FSI y la base de datos del GISIS.

5.19 Con respecto a la cuestión de la falta de datos fiables (véase el párrafo 5.7), el Comité tomó nota de que el grupo había examinado las cuestiones relacionadas con la disponibilidad de los datos y sus repercusiones en la elaboración del SLA, había observado que estas cuestiones no deberían tener efectos negativos en la elaboración del marco para el SLA ni en la elaboración de los modelos de riesgo, y había incluido un punto conexo en el plan de trabajo mencionado anteriormente (véase el párrafo 5.18.2.3).

5.20 El Comité invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar al MSC 91, con carácter prioritario, observaciones y propuestas sobre el plan de trabajo, en particular sobre el punto que figura en el anterior párrafo 5.18.1.

#### ***Directrices para la aprobación de los proyectos de buques basados en los riesgos***

5.21 El Comité tomó nota de las deliberaciones del grupo sobre la elaboración de directrices para la aprobación de equivalencias y alternativas, tal como se dispone en los distintos instrumentos de la OMI.

5.22 Tras observar que las disposiciones sobre proyectos y disposiciones alternativos no figuran únicamente en el Convenio SOLAS, sino también en el Convenio MARPOL y en otros instrumentos de la OMI, el Comité pidió a la Secretaría que informara al MEPC de la labor que está llevando a cabo el Comité en relación con la elaboración de las citadas directrices.

### **Constitución de un grupo de trabajo en el MSC 91**

5.23 Teniendo en cuenta los avances realizados en el periodo de sesiones, el Comité acordó constituir en el MSC 91 un grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos para continuar examinando las cuestiones relacionadas con el enfoque del nivel de seguridad y también para elaborar un proyecto de directrices para la aprobación de equivalencias y alternativas, tal como se dispone en los distintos instrumentos de la OMI (véase también el párrafo 5.24).

### **Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia**

5.24 A fin de avanzar en la labor en el lapso interperiodos, el Comité constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos, coordinado por los Estados Unidos\*, y le encargó que llevase a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar un proyecto de directrices para la aprobación de equivalencias y alternativas, tal como se dispone en los distintos instrumentos de la OMI, que debería basarse en las Directrices para la aprobación de los proyectos de buques basados en los riesgos, adjuntas al documento MSC 86/5/3, prestando especial atención a:
  - .1 la identificación de las orientaciones existentes de la OMI sobre los proyectos y disposiciones alternativos, con miras a su refundición en un solo documento;
  - .2 la elección de un título adecuado para las directrices; y
  - .3 la estructura, el formato y la utilización adecuada de las directrices;
- .2 preparar una página introductoria de la circular MSC conexas para el proyecto de directrices anterior; y
- .3 presentar un informe al MSC 91.

5.25 El Comité también refrendó el calendario previsto para la labor del grupo de trabajo por correspondencia, es decir, la presentación al MSC 91 de un informe provisional sobre la labor realizada acerca del proyecto de directrices con miras a presentar un informe definitivo al MSC 92.

---

**Coordinador:**

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

## **6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT**

### **Cuestiones urgentes derivadas del 16º periodo de sesiones del Subcomité COMSAR**

6.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 16º periodo de sesiones del Subcomité (COMSAR 16/17) que se le habían remitido (MSC 90/6) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **Comunicación de información a la Organización y establecimiento de centros de datos LRIT**

6.2 El Comité instó a los Gobiernos a que:

- .1 comunicaran la información prescrita con arreglo a las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, las normas de funcionamiento revisadas y otras decisiones conexas del Comité, y a que actualizaran con prontitud esta información a medida que se produjeran cambios; y
- .2 establecieran centros de datos LRIT e instaran a aquéllos que aún no hubieran llevado a cabo las pruebas de desarrollo e integración a que lo hiciesen lo antes posible, y a que solicitaran asistencia técnica en caso de experimentar cualquier dificultad en el establecimiento de sus centros de datos.

6.3 El Comité refrendó las decisiones del COMSAR 16 con respecto a las prescripciones para las pruebas en caso de cambios en el soporte físico o el soporte lógico de los centros de datos o de transferencia de servicios a un contratista distinto.

#### **Funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT**

6.4 El Comité refrendó la decisión adoptada por el órgano de gobernanza para que la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) gestione el Intercambio internacional de datos LRIT (IDE) y los Estados Unidos se encarguen del sitio de recuperación en caso de desastres en el entorno de producción del sistema LRIT.

6.5 El Comité agradeció el ofrecimiento de Alemania y otros (MSC 90/6/1) para que la AESM siga acogiendo, manteniendo y gestionando el IDE, después de 2013, de forma gratuita tanto para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS como para la Organización.

6.6 Los Estados Unidos informaron al Comité de que estaban dispuestos a seguir acogiendo, manteniendo y gestionando el sitio de recuperación en caso de desastres del IDE después de 2013, a reserva de sus reglas nacionales sobre contratación pública, de forma gratuita tanto para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS como para la Organización, partiendo del entendimiento de que se reservan el derecho a modificar su decisión si en el futuro cambian las circunstancias de configuración y gestión del IDE permanente.

6.7 En este contexto, el Comité agradeció el generoso ofrecimiento de Alemania y otros, los Estados Unidos, la Comisión Europea y la AESM y encargó al Subcomité COMSAR que preparara el correspondiente proyecto de resolución MSC sobre la gestión del Intercambio internacional de datos LRIT después de 2013, para su aprobación por el Comité.

---

### **Cuestiones relacionadas con el Plan de distribución de datos LRIT**

6.8 El Comité refrendó la medida adoptada por el COMSAR 16 de pedir a la Secretaría que eliminase manualmente el carácter en blanco incluido al principio del nombre de algunas instalaciones portuarias numeradas en el módulo de protección marítima del GISIS, en nombre de los Gobiernos afectados.

### **Cuestiones financieras**

6.9 El Comité tomó nota de:

- .1 la información facilitada por la IMSO con respecto a las tasas que va a imponer o tiene previsto imponer el coordinador LRIT; y
- .2 las opiniones o inquietudes expresadas por las delegaciones, así como la preocupación reiterada con respecto al costo de las auditorías y la viabilidad financiera del sistema LRIT.

6.10 En este contexto, y atendiendo a la solicitud del COMSAR 16, el Comité consideró la necesidad de examinar con urgencia el sistema LRIT con miras a reducir la carga financiera que supone el funcionamiento de los centros de datos conforme a lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, junto con el documento MSC 90/6/3 (Canadá y Chile), que recomienda:

- .1 que la IMSO, en su calidad de coordinador LRIT, revise sus tasas y explore medidas más eficaces en función de los costos con miras a reducir de forma significativa el costo de las tasas de auditoría, incluida una posible reestructuración de la organización de la IMSO, y presente propuestas para su examen en el MSC 91; y
- .2 que se celebre una reunión del Grupo especial sobre la LRIT, entre el MSC 90 y el MSC 91, para examinar otras opciones relacionadas con la auditoría y el examen del sistema LRIT, sin perjuicio de cualquier decisión que la IMSO pueda adoptar en su próxima Asamblea, y se informe de los resultados al MSC 91, además de presentársele toda otra propuesta de la IMSO para la reducción de las tasas de auditoría de la LRIT.

6.11 En este contexto, el observador de la IMSO informó al Comité de que, en su 31º periodo de sesiones, el Comité Asesor de la IMSO había considerado de forma preliminar las inquietudes expresadas en el COMSAR 16 en relación con las tasas de auditoría, y de que:

- .1 a reserva de un examen definitivo en la próxima Asamblea de la IMSO, era muy probable que el costo de las tasas de auditoría se redujera en 2013 un 15 %, de modo que fuera de 8 500 libras esterlinas aproximadamente; y
- .2 la próxima Asamblea de la IMSO también consideraría medidas adicionales, incluida una futura reestructuración de la Dirección de la IMSO, que podría reducir las tasas de auditoría en torno a un 40 % a partir de 2015-2016 y en adelante.

6.12 En los debates posteriores se expresaron las opiniones siguientes:

- .1 los Estados Miembros habían expresado repetidas veces su preocupación ante el elevado costo de las auditorías, en particular aquellos con centros de datos pequeños;
- .2 debería constituirse un grupo especial sobre la LRIT o un grupo de trabajo por correspondencia para examinar esta cuestión en el lapso interperiodos, con miras a adoptar una decisión definitiva en el MSC 91; y
- .3 el Comité debería esperar a conocer los resultados de la próxima Asamblea de la IMSO y volver a examinar el documento MSC 90/6/3 en el MSC 91, junto con cualquier otra propuesta que se presente en dicho periodo de sesiones.

6.13 Tras un breve debate, el Comité tomó nota de la información facilitada por la IMSO en el párrafo 6.11 *supra* y, sin perjuicio de la posible constitución de un grupo especial sobre la LRIT o un grupo de trabajo por correspondencia en el futuro, acordó que era prematuro examinar medios alternativos para realizar las auditorías de los centros de datos y el IDE y que esta cuestión debería examinarse en el MSC 91, junto con la demás información que presente la IMSO sobre los resultados de la próxima Asamblea de la IMSO y todo otro documento presentado, incluido el documento MSC 90/6/3.

6.14 El Comité tomó nota de la decisión de Liberia (MSC 90/6/2) de facilitar gratuitamente, del 1 de julio de 2012 al 31 de diciembre de 2012, información LRIT a los Gobiernos que la soliciten en calidad de Estados rectores de puertos o Estados ribereños y que no estén participando en el sistema LRIT, y agradeció a Liberia su generoso ofrecimiento para fomentar la utilización del sistema LRIT.

#### **Enmiendas a las Normas de funcionamiento revisadas**

6.15 El Comité adoptó la resolución MSC.330(90): "Enmiendas a las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques ", que figura en el anexo 11.

#### **Enmiendas a la documentación técnica sobre la LRIT (partes I y II)**

6.16 El Comité aprobó las enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1259/Rev.4 y a la circular MSC.1/Circ.1294/Rev.2, que contienen la documentación técnica sobre la LRIT (partes I y II, respectivamente), entre las que se incluyen proyectos de enmiendas adicionales que se implantarán en una futura fase de pruebas de modificación del sistema LRIT, y pidió a la Secretaría que publicara las circulares actualizadas con las firmas MSC.1/Circ.1259/Rev.5 y MSC.1/Circ.1294/Rev.3.

6.17 El Comité autorizó al Subcomité COMSAR a que aprobara en el futuro, en nombre del Comité, cualquier futura enmienda a las circulares MSC.1/Circ.1259/Rev.5 y MSC.1/Circ.1294/Rev.3, enmendadas, y le informara oportunamente.

#### **Enmiendas al Plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT**

6.18 El Comité aprobó las enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1376: "Plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT", y pidió a la Secretaría que publicara la circular actualizada con la firma MSC.1/Circ.1376/Rev.1.

---

### **Cuestiones relacionadas con la exclusión, suspensión o desconexión temporal de los centros de datos que funcionan en el sistema LRIT**

6.19 El Comité examinó la cuestión de la exclusión, suspensión o desconexión temporal de los centros de datos que funcionan en el sistema LRIT, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por el Subcomité COMSAR.

6.20 En este contexto, el Comité respaldó las opiniones expresadas en el COMSAR 16 de que:

- .1 no se debería suspender del entorno de producción del sistema LRIT a los centros de datos que no han sido sometidos a auditoría; y
- .2 la exclusión, suspensión o desconexión temporal de los centros de datos que funcionan en el sistema LRIT están fuera del ámbito de aplicación de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS.

### **Adición de funciones de interrogación secuencial al servicio de distribución de la información**

6.21 El Comité adoptó la resolución MSC.331(90): "Enmiendas a la resolución MSC.298(87) sobre el establecimiento de un servicio de distribución", que figura en el anexo 12.

### **Informes resumidos de auditoría presentados por el coordinador LRIT**

6.22 Habida cuenta de que de los resultados de las auditorías presentados por el coordinador LRIT (COMSAR 16/13/1) no se desprendía que hubiera ninguna cuestión importante, el Comité tomó nota de los informes resumidos de auditoría correspondientes a centros de datos que se habían sometido a una auditoría entre el 7 de marzo y el 8 de diciembre de 2011 y aprobó la circular COMSAR/Circ.54: "Auditorías de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT efectuadas por el coordinador LRIT".

### **Principios y directrices relativos al examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT**

6.23 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1412: "Principios y directrices relativos al examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT".

## **7 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO**

### **INFORME DEL 19º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

7.1 El Comité aprobó en general el informe del 19º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI 19/19 y Add.1, y MSC 90/7) y, teniendo en cuenta las decisiones y observaciones pertinentes formuladas por el MEPC 62 y el MEPC 63 (MSC 90/2/2 y Add.1), adoptó las medidas que se indican en los párrafos 7.2 a 7.4, tras recordar que el MSC 89 ya había adoptado medidas con respecto a las cuestiones urgentes derivadas del FSI 19.

### **Cuestiones relacionadas con el registro sinóptico continuo**

7.2 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que las presuntas dificultades relacionadas con el registro sinóptico continuo (RSC), que se plantean en el documento MSC 87/4/3 (Alemania y otros), no requieren seguir examinándose.

### **Remisión de informes de investigación y material de análisis**

7.3 Habida cuenta de la labor realizada por el NAV 57 con respecto a los accidentes relacionados con la integración de los prácticos en los equipos de puente y los informes de investigación de los siniestros del **Black Watch**, **Beluga Sensation** y **Chicago Express**, y teniendo presente que el SLF 54 también había examinado este último, el Comité refrendó que se remitieran los siguientes informes de investigación y material de análisis a los subcomités pertinentes, a título informativo y para que los examinen, según proceda, en el ámbito de los puntos de sus órdenes del día relativos al "Análisis de siniestros":

- .1 el análisis de accidentes y determinación de tendencias en relación con la integración de los prácticos en el equipo humano del puente (FSI 19/5, anexo 4) al Subcomité STW;
- .2 el informe de investigación sobre el siniestro muy grave a bordo del buque portacontenedores **Chicago Express** (Nº de suceso del GISIS C0007636) a los Subcomités DE y STW; y
- .3 el informe de investigación sobre el siniestro muy grave a bordo del granelero **La Donna I** (Nº de suceso del GISIS C0007456) al Subcomité DSC.

### **Mantenimiento de la lista de grupos de trabajo por correspondencia**

7.4 Al considerar cuál sería la mejor forma de mantener la lista de los grupos de trabajo por correspondencia constituidos por todos los órganos de la OMI en sus periodos de sesiones más recientes (FSI 19/WP.6, anexo 5), para su examen por el órgano de la OMI que fuera más apropiado, el Comité acordó abordar esta cuestión en el ámbito del plan de proyecto para la elaboración de una plataforma central que acoja los distintos grupos por correspondencia constituidos por órganos de la OMI, que el MSC 89 había pedido a la Secretaría que articulara, tras consultarlo con los presidentes de los correspondientes órganos de la OMI coordinadores de los grupos de trabajo por correspondencia, a fin de examinarla en una futura sesión de la reunión de presidentes (MSC 89/25, párrafo 21.13).

### **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 20º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

7.5 El Comité decidió examinar las cuestiones relacionadas con el proyecto de circular MSC relativo a las Directrices sobre las exenciones para los petroleros para crudos que se dediquen exclusivamente al transporte y la manipulación de cargas que no provocan corrosión (MSC 90/7/Add.1) en el ámbito del punto 9 de su orden del día (Proyecto y equipo del buque) (véase el párrafo 9.10).



---

## **8 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

### **INFORME DEL 15º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

8.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 15º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR 15/16 y MSC 90/8), y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 8.2 a 8.6 tras recordar que el MSC 89 ya había adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del COMSAR 15.

#### **Declaración de coordinación para el UIT-R**

8.2 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que remita al UIT-R una declaración de coordinación sobre el intercambio de información en tiempo casi real en el dominio marítimo.

#### **Utilización de la prioridad de socorro para las comunicaciones costera-buque de los RCC a través de Inmarsat**

8.3 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que distribuya la circular COMSAR.1/Circ.50/Rev.1: "Utilización de la prioridad de socorro para las comunicaciones costera-buque de los RCC a través de Inmarsat".

#### **Orientaciones básicas de seguridad para las regatas de yates o los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas**

8.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1413: "Orientaciones básicas de seguridad para las regatas de yates o los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas".

#### **Directrices revisadas sobre la prueba anual de las RLS satelitarias de 406 MHz**

8.5 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1040/Rev.1: "Directrices revisadas sobre la prueba anual de las RLS satelitarias de 406 MHz".

#### **Lista de los documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los MRCC**

8.6 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que distribuya la circular SAR.7/Circ.10: "Lista de los documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los MRCC" y revoque la circular SAR.7/Circ.9.

### **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 16º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

8.7 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 16º periodo de sesiones del Subcomité (COMSAR 16/17) que se le habían remitido (MSC 90/8/Add.1) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

**Revocación de la circular COMSAR/Circ.36**

8.8 El Comité refrendó la revocación de la circular COMSAR/Circ.36: "Transmisión de radioavisos en caso de tsunamis y de otros desastres naturales", a partir del 1 de enero de 2013, tras la revisión de la documentación del Servicio mundial de radioavisos náuticos (WWNWS).

**Cuestionario revisado sobre la disponibilidad de instalaciones en tierra para el SMSSM**

8.9 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1382/Rev.1: "Cuestionario revisado sobre la disponibilidad de instalaciones en tierra para el SMSSM".

**Examen y modernización del SMSSM**

8.10 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado el estudio exploratorio sobre cómo podría efectuarse un examen de los elementos y procedimientos del SMSSM y, tras identificar la necesidad imperiosa de proceder al examen y la modernización del SMSSM, había presentado un plan de trabajo para que el Comité lo examinara, junto con una solicitud de nuevo resultado no previsto (véase el párrafo 25.18).

8.11 El Comité también tomó nota de la preocupación manifestada en el COMSAR 16 con respecto al examen del SMSSM, en particular acerca de las repercusiones conocidas y desconocidas en la disponibilidad de recursos en los países en desarrollo.

8.12 El Comité refrendó el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del SMSSM para que lleve a cabo su labor en el lapso entre el MSC 90 y el COMSAR 17.

8.13 El Comité encargó a la Secretaría que presentara el plan de trabajo al Subcomité STW, en particular para que examine las cuestiones relacionadas con el factor humano y proporcione asesoramiento, según proceda.

8.14 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1414: "Orientaciones para los futuros proveedores de servicios por satélite para el SMSSM".

**Prescripciones relativas a las autoridades contables del Reglamento de las Telecomunicaciones Internacionales**

8.15 El Comité recomendó a los Estados Miembros que examinaran cuidadosamente la propuesta de suprimir o no el apéndice 2 de las prescripciones relativas a las autoridades contables del Reglamento de las Telecomunicaciones Internacionales, cuestión que se examinará durante la Conferencia Mundial de Telecomunicaciones Internacionales de la UIT que se celebrará en diciembre de 2012.

**Resultados de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2012 (CMR-12)**

8.16 El Comité tomó nota de que el Subcomité había decidido remitir el documento COMSAR 16/4/5 (Secretaría) sobre los resultados de la CMR-12 al Grupo mixto de expertos OMI/UIT, en su 8ª reunión, para que procediera a un examen detallado del mismo e iniciara la preparación de la postura de la OMI sobre las cuestiones marítimas para la CMR-15.

### **8ª reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT**

8.17 El Comité autorizó la celebración de la 8ª reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT en la sede de la OMI, en Londres, del 8 al 12 de octubre de 2012. Se invitó al Consejo a que refrendara esta decisión (véase el párrafo 25.50.3).

### **19ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento**

8.18 El Comité autorizó la celebración de la 19ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI en Hong Kong (China) del 10 al 14 de septiembre de 2012. Se invitó al Consejo a que refrendara esta decisión.

### **Baliza de hombre al agua (MOB) y dispositivos similares que utilizan la tecnología del AIS-SART**

8.19 El Comité pidió al Subcomité NAV que elabore un proyecto de orientaciones para la gente de mar, a fin de que el COMSAR 17 prosiga su examen y lo ultime, sobre las dificultades que plantea la interpretación del símbolo del AIS-SART, junto con el mensaje de texto SART ACTIVE, cuando se emplean para la baliza de hombre al agua (MOB) y dispositivos similares que utilizan la tecnología del AIS-SART.

### **Enmiendas al Manual IAMSAR**

8.20 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, en sus reuniones 17ª y 18ª, había elaborado un proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR que fue posteriormente refrendado por el COMSAR 15 y el COMSAR 16, para su inclusión en la edición de 2013 del Manual.

8.21 De conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21) y tras comunicársele que la OACI estaba de acuerdo con la inclusión de las propuestas de enmienda en el Manual IAMSAR, el Comité las aprobó para que se distribuyan mediante la circular MSC.1/Circ.1415 y decidió que las enmiendas empezaran a aplicarse el 1 de junio de 2013.

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

8.22 El Comité tomó nota de que el Subcomité, en relación con la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación-e, había refrendado el proyecto definitivo de lista de carencias relacionadas con las radiocomunicaciones y la búsqueda y salvamento, y encargó a la Secretaría que lo remitiera al STW 43, para que lo volviera a revisar desde el punto de vista de la formación, y al NAV 58 para un examen definitivo.

### **Proyecto de resolución MSC "Recomendación sobre la protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA"**

8.23 El Comité encargó a la Secretaría que pusiera en conocimiento del Subcomité NAV el proyecto de resolución MSC "Recomendación sobre la protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA" para que éste formulara las pertinentes observaciones, con miras a su aprobación en el MSC 91.

### **Anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE**

8.24 El Comité tomó nota de que el COMSAR 16 había examinado la cuestión de las anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE y había deliberado sobre la cuestión específica de comunicar a los navegantes información importante sobre seguridad relacionada con los SIVCE. Se observó, asimismo, que la OHI había asegurado que, por conducto del Presidente de su Subcomité WWNWS, la OHI, con efecto inmediato, haría todo lo posible para garantizar la transmisión de dichos mensajes por todos los coordinadores de zonas NAVAREA y consideraría también la posibilidad de incluir este tema en el Manual NAVTEX conjunto, incluida la provisión de ejemplos pertinentes (véanse también los párrafos 10.21 a 10.28).

### **ESTABLECIMIENTO DE MRCC REGIONALES EN CENTROAMÉRICA**

8.25 El Comité examinó el documento MSC 90/8/1 (Secretaría) en el que se informa de los progresos realizados en relación con la elaboración de un proyecto de cooperación técnica para el establecimiento de MRCC regionales en Centroamérica.

8.26 El Comité tomó nota de lo siguiente:

- .1 de acuerdo con su mandato, un equipo de especialistas de Chile llevó a cabo una evaluación de la situación actual de la búsqueda y salvamento y el SMSSM en los siete países de Centroamérica (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá);
- .2 la primera reunión regional sobre búsqueda y salvamento en relación con la elaboración de un acuerdo multilateral en Centroamérica para fines de coordinación de la búsqueda y salvamento se celebró en Ciudad de Panamá (Panamá) los días 8 y 9 de febrero de 2012; y
- .3 la reunión elaboró y aprobó un primer proyecto de acuerdo multilateral entre los países de Centroamérica sobre la coordinación de la búsqueda y el salvamento marítimos, que tiene por objeto la cooperación de los MRCC en términos de igualdad en cada país. Se acordó, asimismo, que en una segunda reunión se examinaría y ultimaría el acuerdo con miras a que lo firmasen las respectivas autoridades en una tercera reunión. La segunda reunión regional está provisionalmente prevista para el periodo comprendido entre el 22 y el 26 de octubre de 2012.

8.27 El Comité acordó avanzar en el proyecto de cooperación técnica con objeto de establecer MRCC en los siete países y crear una organización de búsqueda y salvamento para Centroamérica en la que cada país colaboraría con los países vecinos.

### **Operación de salvamento en el estrecho de Sunda**

8.28 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de Singapur sobre el éxito de la operación de salvamento realizada por el buque **Hermia**, con pabellón de Singapur, el 8 de abril de 2012, en la que se rescataron a 120 personas de un buque en peligro en el estrecho de Sunda. El capitán del **Hermia** había respondido a la transmisión realizada por el MRCC de Australia, y la operación de salvamento se llevó a cabo en estrecha colaboración tanto con el MRCC de Australia como con el de Indonesia. Tras la operación de salvamento las 120 personas desembarcaron sanas y salvas en Merak (Indonesia), que era el puerto más cercano al lugar del rescate. Singapur manifestó su agradecimiento a los MRCC de Australia e Indonesia por su rápida respuesta y eficaz coordinación, y a las autoridades de Indonesia por su apoyo y pronta asistencia para facilitar el desembarco de las personas rescatadas.

## **9 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE**

### **INFORME DEL 55º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 55º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) (DE 55/2 y MSC 90/9) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 9.2 a 9.12, tras recordar que el MSC 89 ya había adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del DE 55.

#### **Interpretación unificada de las reglas II-1/28 y II-1/29 del Convenio SOLAS**

9.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1416: "Interpretación unificada de las reglas II-1/28 y II-1/29 del Convenio SOLAS sobre las disposiciones relativas a medios de gobierno y su funcionamiento en buques provistos de sistemas de propulsión y gobierno que no sean medios tradicionales para el control de la dirección del buque".

#### **Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje**

9.3 El Comité examinó el proyecto de circular MSC sobre las directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje, teniendo en cuenta el documento MSC 90/9/1 (Secretaría), en el que se le informa de los resultados del FP 55 en relación con los corchetes que figuran en el párrafo 3.3 del proyecto de directrices, en particular de que el FP 55 había acordado que debería utilizarse el punto de inflamación inferior, 43 °C, y había preparado las correspondientes modificaciones del proyecto de directrices (véase el párrafo 11.1.9).

9.4 Tras examinarla, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1417: "Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje", enmendada por el FP 55.

9.5 La delegación de Irlanda informó al Comité de que le decepcionaba el nivel de seguridad de las Directrices, que no consideraba lo suficientemente alto, habida cuenta de que esos buques auxiliares son buques de pasaje. La delegación destacó que había presentado documentos al Subcomité DE para tratar de conseguir el nivel de seguridad necesario para este tipo de transporte de pasajeros, pero, desafortunadamente, sus propuestas no se habían aceptado. La delegación opinó que la seguridad de los buques de pasaje reviste, en la actualidad, más importancia que nunca, no solamente en la OMI y en otros foros, sino también entre el público en general. La delegación puso de relieve la advertencia incluida en el encabezamiento de las Directrices de que no tienen por objeto sustituir las prescripciones aplicables al transporte nacional de pasajeros del Estado ribereño.

#### **Directrices para el proyecto y la instalación de un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje**

9.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1418: "Directrices para el proyecto y la instalación de un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje", tras observar que el FP 55 había examinado los apartados del proyecto de directrices que son de su competencia y había llegado a la conclusión de que los aspectos de seguridad contra incendios estaban adecuadamente contemplados (véase el párrafo 11.17).

## **Dispositivos de salvamento**

### ***Problemas percibidos con la prueba de carga al 110 % de los botes salvavidas de caída libre***

9.7 El Comité observó, con respecto a la cuestión de los problemas percibidos con la prueba de carga al 110 % de los botes salvavidas de caída libre que el MSC 88 había encargado al DE 55 que examinara, que el Subcomité opinaba que las correspondientes prescripciones, que se recogen en la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), eran satisfactorias.

### ***Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas***

9.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1419: "Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas".

### ***Dispositivos de salvamento falsificados y deficientes***

9.9 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1420: "Advertencia sobre los dispositivos de salvamento falsificados y deficientes".

### ***Directrices sobre las exenciones para los petroleros para crudos que se dediquen exclusivamente al transporte y la manipulación de cargas que no provocan corrosión***

9.10 El Comité examinó al proyecto de circular MSC relativa a las directrices sobre las exenciones para los petroleros para crudos que se dediquen exclusivamente al transporte y la manipulación de cargas que no provocan corrosión, junto con las aportaciones del FSI 20, que había examinado la sección 5 (Procedimiento de exención y verificación) del proyecto de directrices y, tras apoyar en general el procedimiento indicado, había preparado un texto revisado de la sección (MSC 90/7/Add.1, anexo).

9.11 Tras examinarla, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1421: "Directrices sobre las exenciones para los petroleros para crudos que se dediquen exclusivamente al transporte y la manipulación de cargas que no provocan corrosión", enmendada por el FSI 20.

## **Interpretaciones unificadas del Código SPS 2008**

9.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1422: "Interpretaciones unificadas del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008 (Código SPS 2008)".

## **INFORME DEL 56º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

### **Generalidades**

9.13 El Comité aprobó, en general, el informe del 56º periodo de sesiones del Subcomité (DE 56/25 y MSC 90/9/Add.1) y tomó las medidas que se indican en los párrafos 9.14 a 9.43.

## **Medios para rescatar a personas del agua**

### ***Proyecto de nueva regla III/17-1 del Convenio SOLAS sobre el rescate de personas del agua***

9.14 El Comité aprobó el proyecto de nueva regla III/17-1 del Convenio SOLAS sobre el rescate de personas del agua, que figura en el anexo 13, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de nueva regla de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 91.

9.15 En este contexto, el Comité respaldó la opinión del DE 56 de que no estaba previsto verificar el cumplimiento de las nuevas prescripciones en términos de la actualización del plan de preparación para emergencias prescrito en el párrafo 8 de la parte A del Código IGS hasta después de la fecha de aplicación correspondiente, que se estipula en el párrafo 1 del proyecto de regla, y que los reconocimientos a los que se hace referencia en el proyecto de regla son los relativos a los certificados expedidos en el ámbito del capítulo III del Convenio SOLAS.

### ***Implantación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS en buques distintos de los dedicados a viajes internacionales***

9.16 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de resolución MSC sobre la implantación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS en buques distintos de los dedicados a viajes internacionales, con miras a su adopción en el MSC 91, al tiempo que se adopta el proyecto de nueva regla III/17-1 del Convenio SOLAS, y pidió a la Secretaría que publicara el correspondiente documento MSC al cual se adjuntase el anterior proyecto de resolución MSC (véase el párrafo 9.14).

9.17 En este contexto, el observador de la IACS, refiriéndose al párrafo 2 de la parte dispositiva del proyecto de resolución MSC, en el que se invita a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que determinen hasta qué punto se aplican las disposiciones del nuevo proyecto de regla III/17-1 del Convenio SOLAS a determinadas categorías de buques, informó al Comité de que los Miembros de la IACS, cuando actuasen como organizaciones reconocidas, se limitarían a verificar el cumplimiento de estas nuevas prescripciones del Convenio SOLAS en las categorías de buques identificadas en el anexo de la resolución MSC, en caso de recibir instrucciones expresas a tal efecto del Estado de abanderamiento en cuyo nombre estuviesen autorizadas a actuar.

### ***Directrices para la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua***

9.18 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de directrices para la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua, con miras a su aprobación definitiva en el MSC 91, al tiempo que se adopta el proyecto de nueva regla III/17-1 del Convenio SOLAS, y pidió a la Secretaría que publicara el correspondiente documento MSC al cual se adjuntara el anterior proyecto de directrices y un proyecto de circular MSC conexas (véase el párrafo 9.14).

### ***Capacidad del equipo de rescate***

9.19 Con respecto al peso propuesto de 82,5 kg por persona establecido en el proyecto de directrices antedicho, el Comité observó que el DE 56 había invitado a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran los resultados de sus investigaciones sobre la capacidad del equipo de rescate directamente al Comité, para que

éste lo examine cuando apruebe el proyecto de directrices, teniendo en cuenta que el peso propuesto se utiliza a los efectos de las embarcaciones de supervivencia y rescate en buques de carga en estado seco, y que, como tal, es posible que no sea suficiente para los sistemas de rescate en los que las personas rescatadas estarían mojadas.

9.20 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 90/9/2 (IACS), en el que se expresa preocupación acerca de la posibilidad de que los buques existentes puedan llevar balsas salvavidas de "82,5 kg" (tal como se prescribe para los buques de carga) y balsas salvavidas de "75 kg" (tal como se prescribe para los buques de pasaje), y que las consecuencias para todo dispositivo de puesta a flote conexo puedan causar confusión entre las tripulaciones de los buques, las compañías, Administraciones, organizaciones reconocidas y funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto, que podrían interpretar de manera distinta las prescripciones. Para abordar esta cuestión, la IACS ofrece una serie de interpretaciones a fin de aclarar la aplicación de las correspondientes prescripciones tanto a los buques nuevos como a los existentes y explicar las consecuencias para todo dispositivo de puesta a flote conexo.

9.21 El Comité acordó que era necesario aclarar con más detalle esta cuestión y encargó al DE 57 que examinara el documento MSC 90/9/2 en relación con el punto de su orden del día titulado "Otros asuntos" y asesorara oportunamente al MSC 92.

### **Dispositivos de salvamento**

#### ***Pronta implantación de las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS***

9.22 El Comité recordó que había aprobado el proyecto de circular MSC sobre la pronta implantación de las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS en relación con las pruebas de funcionamiento de los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre, al tiempo que se adoptan las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.61).

#### ***Directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas***

9.23 Con respecto al párrafo 24.1 de las Directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas (MSC.1/Circ.1392), relativo a las pruebas posteriores a la instalación, el Comité respaldó la opinión del DE 56 de que, en lo referente a la prueba de 1,1 x carga y suelta simultánea, conforme a lo dispuesto en la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), debería garantizarse que no sólo el conjunto del gancho, sino también las conexiones estructurales fijas del mecanismo de suelta del bote salvavidas, se someten a la carga de prueba.

9.24 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 90/9/3 (IACS), en el que se ofrecen aclaraciones adicionales sobre las prescripciones relativas a los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas adoptadas/aprobadas por el MSC 89, es decir, las enmiendas a la regla III/1 del Convenio SOLAS, el Código IDS y la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, las Directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas (MSC.1/Circ.1392), y la circular MSC: "Pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS" (MSC.1/Circ.1393).



9.25 Aunque en general se acogieron con agrado y se apoyaron las aclaraciones facilitadas por la IACS, varias delegaciones expresaron su inquietud con respecto al párrafo 6 del documento, en relación con la aceptabilidad del dispositivo del pasador de seguridad para el fabricante del gancho.

9.26 Tras un debate, el Comité remitió el documento al DE 57 para que lo examinara en relación con el punto de su orden del día titulado "Interpretaciones unificadas de la IACS" y preparase un proyecto de circular MSC sobre esta cuestión.

### ***Resultados de las evaluaciones de los sistemas existentes de suelta y recuperación de los botes salvavidas que figuran en el GISIS***

9.27 El Comité respaldó la opinión del DE 56 de que los resultados de las evaluaciones de los sistemas existentes de suelta y recuperación de los botes salvavidas que figuran en el correspondiente módulo nuevo del GISIS deberían estar a disposición del público.

### ***Refundición de las circulares MSC.1/Circ.1206/Rev.1 y MSC.1/Circ.1277***

9.28 Con respecto a la refundición de las circulares MSC.1/Circ.1206/Rev.1 (Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas) y MSC.1/Circ.1277 (Recomendación provisional sobre las condiciones para la autorización de los proveedores de servicios de los botes salvavidas, los dispositivos de puesta a flote y los aparejos de suelta con carga) en un nuevo instrumento obligatorio, el Comité refrendó el acuerdo alcanzado por el DE 56 de que se restrinja el ámbito de aplicación del nuevo instrumento a los botes salvavidas, los botes de rescate, los botes de rescate rápidos, los dispositivos de puesta a flote y los aparejos de suelta con carga para esos botes y balsas salvavidas.

### ***Interpretación unificada del párrafo 1.2.2.6 del Código IDS en relación con el color exterior de los botes salvavidas***

9.29 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1423: "Interpretación unificada del párrafo 1.2.2.6 del Código IDS sobre el color exterior de los botes salvavidas".

### ***Proyecto de código de navegación polar***

9.30 El Comité se mostró conforme con la decisión del DE 56 de remitir los capítulos correspondientes del proyecto de código de navegación polar al COMSAR 16, FP 56, NAV 58, SLF 55 y STW 43, junto con las explicaciones pertinentes (DE 56/WP.4, anexo 2), con miras a que los examinen y asesoren al DE 57, según proceda.

9.31 En este contexto, el Comité tomó nota de que el DE 56 había invitado a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que garantizaran la asistencia a los periodos de sesiones respectivos de los subcomités antedichos de especialistas con los conocimientos necesarios para agilizar la elaboración del proyecto de código.

9.32 El Comité también tomó nota de la opinión del DE 56 de que el MSC y el MEPC deberían dar prioridad a sus deliberaciones sobre el modo de conferir carácter obligatorio al código de navegación polar lo más rápidamente posible. A raíz de una propuesta pertinente de Noruega, y tras observar que el MEPC 63 ya había analizado esta cuestión (MEPC 63/23, párrafos 11.9 a 11.18), el Comité acordó incluir en el orden del día del MSC 91 un punto titulado "Conferir carácter obligatorio al código de navegación polar" (véase el párrafo 25.54).

### **Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques**

9.33 El Comité examinó el proyecto de código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, junto con el proyecto conexo de nueva regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS que confiere obligatoriedad al código, con miras a su adopción en el MSC 91, junto con el documento MSC 90/9/4 (Estados Unidos), en el que se proponen enmiendas al proyecto de código para subsanar las incongruencias percibidas en el texto.

9.34 Al examinar la propuesta, el Comité aceptó las propuestas de enmiendas al proyecto de código que figuran en el anexo del documento MSC 90/4, a reserva de las siguientes modificaciones adicionales de las definiciones de "draga" y "buque de hinca de pilote":

- .1 *draga*: un buque que lleve a cabo operaciones para excavar los sedimentos del fondo, siempre que el buque tenga instalado de forma permanente un equipo de excavación; y
- .2 *buque de hinca de pilote*: buque que lleve a cabo operaciones para instalar pilotes en el fondo marino,

y también acordó modificar el texto obligatorio de la sección 6.3 para reflejar la naturaleza de recomendación que tiene la sección, es decir, se sustituye el tiempo verbal futuro por "debería".

9.35 El observador de la IACS hizo hincapié en que, en su opinión, era necesario aclarar aspectos adicionales del texto del proyecto de código y en que tenía intención de presentar las correspondientes propuestas al MSC 91.

9.36 A continuación, el Comité aprobó el proyecto de código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, con las enmiendas adicionales, que figura en el anexo 14, y el proyecto conexo de nueva regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 15, con miras a adoptar ambos en el MSC 91, y pidió al Secretario General que distribuyese dicho proyecto de nueva regla del Convenio SOLAS de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII de dicho Convenio.

### **Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio SOLAS**

9.37 El Comité aprobó las siguientes circulares MSC:

- .1 MSC.1/Circ.1424: "Interpretación unificada de la regla II-1/48.3 del Convenio SOLAS relativa a los mandos de las válvulas de aspiración de sentina de emergencia en espacios de máquinas sin dotación permanente";
- .2 MSC.1/Circ.1425: "Interpretación unificada de las reglas II-1/29.3 y 29.4 del Convenio SOLAS relativa a las pruebas de los aparatos de gobierno"; y
- .3 MSC.1/Circ.1426: "Interpretación unificada de la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS relativa a la nueva instalación de materiales que contengan asbesto", a reserva de las siguientes modificaciones:
  - .1 al final del párrafo 1 se añade ", teniendo en cuenta lo dispuesto en el apéndice 8 de las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (resolución MEPC.197(62))"; y

- .2 en el párrafo 3 se añade la expresión "que contengan asbesto" entre "materiales" y "utilizados".

9.38 Habida cuenta de las preocupaciones manifestadas por varias delegaciones y observadores, el Comité no aprobó el proyecto de circular MSC sobre la interpretación unificada de la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS relativa a los revestimientos de los tanques dedicados a lastre de agua de mar y pidió al DE 57 que volviera a examinarlo.

#### **Actualización periódica del Código ESP 2011**

9.39 El Comité tomó nota de que el DE 56 había invitado a la IACS a que presentara al Comité propuestas relativas a la manera de enmendar periódicamente el Código ESP 2011 a partir de la serie actualizada de prescripciones unificadas Z10 de la IACS.

#### **Proyecto de enmiendas a las normas de rendimiento de los revestimientos**

9.40 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros (resolución MSC.215(82)), que figura en el anexo 16, y a la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87)), que figura en el anexo 17, tras la adopción de las correspondientes enmiendas a la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS en relación con el punto 3 del orden del día, mediante las cuales se confiere carácter obligatorio al Código ESP 2011 (véase el párrafo 3.45), y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 91.

#### **Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques**

9.41 El Comité respaldó la opinión del DE 56, que se mostró conforme con la petición del FP 55 de que se designara al Subcomité FP coordinador del resultado "Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques" (véase el párrafo 11.25).

#### **Volumen de trabajo del Subcomité DE**

9.42 En relación con el gran volumen de trabajo del Subcomité DE, el Comité tomó nota de las observaciones de la Presidenta del Subcomité de que era necesario adoptar medidas para priorizar los resultados con miras a que los Presidentes alcanzasen sus objetivos.

#### **Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros**

9.43 El Comité refrendó la opinión del DE 56 de que no era necesario revocar la circular MSC.1/Circ.1284 (Interpretaciones unificadas de las reglas II-1/1.3 y II-1/3-6 del Convenio SOLAS), tras la aprobación de la circular MSC-MEPC.2/Circ.10 (Interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros), y de que las interpretaciones unificadas de las reglas II-1/1.3 y II-1/3-6 del Convenio SOLAS, que figuran en la circular MSC.1/Circ.1284, no deberían aplicarse después de la fecha de aprobación de la circular MSC-MEPC.2/Circ.10, es decir, el 1 de diciembre de 2011.

## **10 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

### **INFORME DEL 57º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 57º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (NAV 57/15 y MSC 90/10) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 10.2 a 10.21.

#### **Adopción de nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)**

10.2 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó el nuevo dispositivo de separación del tráfico, incluidas las medidas de organización del tráfico correspondientes, "En Norra Kvarken", que figura en el anexo 18, para su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.63.

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

10.3 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes, incluidas las medidas de organización del tráfico correspondientes, que se indican a continuación:

- .1 "DST oriental de Sunk"; y
- .2 "En el West Hinder", incluida una nueva zona de precaución,

que figuran en el anexo 18, para su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.63.

#### **Medidas de organización del tráfico distintas de los DST**

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

- .1 tres derrotas de dos direcciones en Norra Kvarken;
- .2 una zona a evitar en el dispositivo de separación del tráfico "En el West Hinder", en el borde del norte de la nueva zona de precaución;
- .3 una derrota en aguas profundas en los accesos al río Escalda;
- .4 una zona de precaución en la proximidad de los bancos de Thornton y Bligh;
- .5 una modificación de la descripción de la zona a evitar existente "A la altura de la costa de Washington";
- .6 una modificación de la nota relativa a la derrota en aguas profundas existente a la altura de la costa de Langeland;

- .7 una recomendación sobre la navegación por el estrecho de Bonifacio como medida de protección correspondiente para la ZMES del estrecho de Bonifacio;
- .8 derrotas de dos direcciones en el golfo de Campeche y en los puertos de Cayo Arcas, Ta'kuntah y Yuum K'ak Naab;
- .9 cinco zonas a evitar y seis zonas de precaución en el golfo de Campeche y en los puertos de Cayo Arcas, Ta'kuntah y Yuum K'ak Naab; y
- .10 la revocación de las medidas de organización del tráfico existentes distintas de los dispositivos de separación del tráfico que se detallan en las secciones 2.5, 2.6 y 3.2 del anexo 1 de la resolución A.527(13), concretamente en el golfo de Campeche, la terminal marítima petrolera de Cayo Arcas y los ejes de circulación recomendados en el golfo de Campeche, respectivamente,

que figuran en el anexo 19, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.309.

### **Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas**

10.5 El Comité decidió que los nuevos dispositivos de separación del tráfico y las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes que se han adoptado, a los que se hace referencia en el párrafo 10.3 (véase el anexo 18), y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico enumeradas en los párrafos 10.4.2, 10.4.3, 10.4.4, 10.4.5, 10.4.6, 10.4.8, 10.4.9 y 10.4.10 (véase el anexo 19), deberían implantarse seis meses después de su adopción (es decir, el 1 de diciembre de 2012, a las 00 00 horas UTC). Además, el Comité decidió que, a petición de Francia e Italia, la medida de organización del tráfico, distinta de un dispositivo de separación del tráfico, que figura en el párrafo 10.4.7 (medida de protección correspondiente para la ZMES del estrecho de Bonifacio), se implantara el 1 de julio de 2014 a las 00 00 horas UTC.

10.6 La delegación de Finlandia informó al Comité de que el nuevo dispositivo de separación del tráfico "En Norra Kvarken" (párrafo 10.2), incluidas las nuevas medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, que consiste en tres derrotas de dos direcciones en Norra Kvarken (véase el párrafo 10.4.1), debería implantarse el 1 de mayo de 2013 a las 00 00 horas UTC.

### **Sistemas de notificación obligatoria para buques**

10.7 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó la resolución MSC.332(90): "Modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la zona de tráfico del Storebælt (Gran Belt) (BELTREP)", que figura en el anexo 20, para que se distribuya mediante la circular SN.1/Circ.310. El Comité también decidió, a petición de Dinamarca, que las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona de tráfico del Storebælt (Gran Belt) (BELTREP)" se implantaran el 1 de julio de 2013 a las 00 00 horas UTC.

### **Normas de funcionamiento revisadas de los RDT**

10.8 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.825(19), el Comité adoptó la resolución MSC.333(90): "Normas de funcionamiento revisadas de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo", que figura en el anexo 21.

**Elaboración de una estrategia de implantación de la navegación-e**

10.9 El Comité tomó nota de los avances realizados en la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación-e y la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia para continuar avanzando en la labor durante el lapso interperiodos.

10.10 A este respecto, el Comité aprobó:

- .1 la arquitectura global actual de la navegación-e;
- .2 el modo de proceder propuesto para elaborar una estructura común de los datos marítimos (CMD5);
- .3 la utilización de la norma S-100 de la OHI como referencia para la creación de un marco para los servicios de información y de acceso a datos en el marco del Convenio SOLAS; y
- .4 la propuesta de plan de trabajo conjunto sobre navegación-e de los Subcomités COMSAR, NAV y STW para el periodo 2012-2014,

y también acordó que, por el momento, no es necesario adoptar otras medidas hasta que se determinen los usos futuros de la banda de frecuencias de 495-505 kHz para la navegación-e.

10.11 El Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la navegación-e informó al Comité de que, como parte de la elaboración del concepto de navegación-e, la Administración Costera de Noruega (NCA), asistida por la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) y el proyecto de autopista electrónica marina (MEH) de la OMI en los estrechos de Malaca y Singapur, había organizado un cursillo en Singapur, los días 19 y 20 de abril de 2012, utilizando la norma S-100 de la OHI como banco de pruebas, y en él se había llegado a las siguientes conclusiones:

- .1 la norma S-100 de la OHI podría ampliarse y desarrollarse en más detalle para satisfacer las nuevas prescripciones de la navegación-e;
- .2 el proyecto MEH era un excelente ejemplo de estrecha cooperación regional para mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente; y
- .3 la elaboración del proyecto MEH debería basarse en los aspectos de la navegación-e, por ejemplo, los sistemas, la arquitectura y la norma S-100 de la OHI, para generar un máximo de sinergias y viceversa.

Además, se espera que Noruega lleve a cabo una prueba similar en la región polar. El banco de pruebas se basaría en la norma S-100 de la OHI y también incluiría la infraestructura de la LRIT, que podría ser adecuada para una futura red de navegación-e en tierra.

**Grupo OMI/OHI de armonización del modelo de datos**

10.12 El Comité autorizó a que se constituyera el Grupo OMI/OHI de armonización del modelo de datos y aprobó su mandato, que figura en el anexo 22.

---

## **Revisión de la regla V/22 (Visibilidad desde el puente de navegación) del Convenio SOLAS**

10.13 Varias delegaciones opinaron que era necesario aclarar la aplicación de la regla V/22 del Convenio SOLAS y que no se tenía el mandato para introducir una cláusula de exención completamente nueva o prescripciones nuevas, que no se justificaban ni eran urgentemente necesarias y que permitieran sectores ciegos, flexibles y cambiantes, en relación con la visibilidad desde el puente de navegación, incluida la estiba de contenedores a proa de la caseta de gobierno, por encima de la línea de visibilidad de modo permanente. Asimismo, era importante aclarar totalmente las expresiones vagas. Otra delegación opinó que el proyecto de regla elaborado por el NAV 57 proporcionaba una aclaración suficiente.

10.14 El observador de la IACS indicó que era necesaria una aclaración con respecto a las siguientes cuatro cuestiones principales: no estaba definida la altura del borde inferior de la ventana y se habían suprimido las prescripciones sobre el borde superior en la regla revisada; no estaban definidas las prescripciones relativas al tamaño de los elementos estructurales entre las ventanas delanteras del puente de navegación; en el párrafo 5 del proyecto de regla revisada se hacía referencia a un programa informático para el cálculo de la carga dinámica pero no quedaba claro cuáles serían los requisitos del programa para el cálculo de la visibilidad, ni qué "otros métodos" estarían disponibles; y, por último, cómo podría utilizarse la versión revisada propuesta de la regla V/22 junto con la regla V/15, incluida la referencia a la circular MSC/Circ.982.

10.15 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó remitir de nuevo el proyecto de texto revisado de la regla V/22 del Convenio SOLAS al NAV 58 para que lo examinara adecuadamente en relación con el punto de su orden del día titulado "Otros asuntos".

### **Política para las ayudas a la navegación del SIA**

10.16 El Comité tomó nota de que se había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la elaboración de un anteproyecto de política para las ayudas a la navegación del SIA en el lapso interperiodos.

### **Interpretaciones unificadas del Reglamento de Abordajes 1972, enmendado**

10.17 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1427: "Interpretaciones unificadas del Reglamento de Abordajes 1972, enmendado", relativas a las interpretaciones unificadas del anexo I sobre la posición y características técnicas de las luces y marcas.

### **Medios para el transbordo de prácticos**

10.18 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1428: "Medios para el transbordo de prácticos".

### **Enmiendas a las normas de funcionamiento de los dispositivos medidores e indicadores de la velocidad y la distancia**

10.19 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.825(19), el Comité adoptó la resolución MSC.334(90): "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los dispositivos medidores e indicadores de la velocidad y la distancia (resolución MSC.96(72))", que figura en el anexo 23.

**Aclaración de las reglas V/19.2.3.4 y V/19.2.9.2 del Convenio SOLAS**

10.20 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1429: "Interpretación unificada de las reglas V/19.2.3.4 y V/19.2.9.2 del Convenio SOLAS" con respecto a los dispositivos medidores de la velocidad y la distancia.

**Elaboración del código de navegación polar obligatorio**

10.21 El Comité refrendó las siguientes opiniones del Subcomité:

- .1 a falta de una necesidad imperiosa, la inclusión de disposiciones en el código de navegación polar obligatorio para la implantación de un sistema de información y vigilancia del tráfico marítimo es por ahora prematura; y
- .2 es prematuro elaborar orientaciones sobre la planificación de los viajes y las operaciones en aguas polares con el fin de evitar colisiones con cetáceos y otros mamíferos,

y tomó nota de que se había informado oportunamente al Subcomité DE.

**ANOMALÍAS DETECTADAS EN EL FUNCIONAMIENTO DE LOS SIVCE**

10.22 El Comité recordó que, en su 88º periodo de sesiones, había aprobado la circular MSC.1/Circ.1391: "Anomalías de funcionamiento detectadas en el SIVCE". Además, se había advertido a las Administraciones y a los navegantes de la importancia de mantener actualizado el soporte lógico de los SIVCE mediante la circular SN.1/Circ.266 de 2007, y estas orientaciones se habían revisado en diciembre de 2010 (SN.1/Circ.266/Rev.1).

10.23 El Comité tomó nota de las deliberaciones mantenidas en el COMSAR 16 (COMSAR 16/16, párrafos 16.1 a 16.9) y de que el STW 43 había examinado la cuestión y había actualizado el curso modelo de formación sobre los SIVCE en consecuencia.

10.24 A este respecto, el Comité examinó los documentos siguientes:

- .1 MSC 90/10/1 (OHI), en el que se informa de las medidas adoptadas por la OHI desde el MSC 89 sobre las "anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE".
- .2 MSC 90/10/2 (ICS), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 90/10/1, se manifiestan inquietudes por la existencia de anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE, se pide una aclaración del alcance, la gravedad y las repercusiones de dichas anomalías, y se propone que el Comité adopte ciertas medidas al respecto, entre ellas la de poner urgentemente esta cuestión en conocimiento del Subcomité NAV; y
- .3 MSC 90/10/3 (Australia y Reino Unido), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 90/10/1 (OHI) y, en particular, sobre las medidas adoptadas en relación con las "anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE" desde el MSC 89, y se facilita una lista de las anomalías de funcionamiento y de visualización en los SIVCE.

10.25 Al examinar estos documentos, la mayoría de las delegaciones opinó que la cuestión podía ser abordada por el Subcomité NAV, que tomaría la iniciativa para coordinar cualquier medida de seguimiento, incluida la divulgación de información, y que la fecha de



implantación de la obligación de llevar a bordo un SIVCE debería mantenerse. Además, la delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que era necesario concienciar a los navegantes sobre las anomalías de funcionamiento de los SIVCE y, si la información de los servicios hidrográficos era correcta, los buques que llevasen equipo de SIVCE más antiguo, cuyo soporte lógico no pudiera actualizarse para subsanar las anomalías detectadas, también deberían llevar cartas de papel.

10.26 Posteriormente, el Comité:

- .1 invitó a la OHI a que vuelva a divulgar su conjunto de datos de prueba para garantizar que se someten a prueba todos los SIVCE adecuados y que se incluyen todos los modelos de SIVCE de fabricantes conocidos;
- .2 alentó a todos los organismos y organizaciones oportunos a que ayuden a determinar el alcance y la gravedad de las anomalías de los SIVCE con carácter urgente de modo que se establezca el efecto de las anomalías más destacadas en la seguridad de la navegación;
- .3 invitó a los fabricantes de SIVCE a que faciliten información relativa a las anomalías de manera generalizada para reducir el riesgo; y
- .4 acordó que, aunque no existía una necesidad inmediata de establecer un nuevo mecanismo permanente, dado que la Organización, en estrecha colaboración con la OHI y otras entidades interesadas, estaba abordando la cuestión a medida que se identificaban las anomalías a través del Subcomité NAV, y tras observar que la Organización ya estaba activamente involucrada en esta actividad, podría resultar contraproducente en este momento seguir un modo de proceder distinto del que se llevará a cabo a través del Subcomité NAV, en el contexto de cualquier nuevo examen de la fecha de implantación de las prescripciones sobre la obligatoriedad de llevar a bordo SIVCE, actualmente fijada en el 1 de julio de 2012, incluido el refrendo de la utilización de cartas por puntos en los SIVCE.

10.27 El Comité también acordó poner urgentemente esta cuestión en conocimiento del Subcomité NAV para que la examine adecuadamente en su próximo periodo de sesiones (NAV 58), en relación con el punto de su orden del día titulado "Otros asuntos", reconociendo que serán necesarios dos periodos de sesiones, como mínimo, para ultimar la tarea. Además, a fin de garantizar que toda nueva orientación o información que esté disponible se pueda distribuir inmediatamente a todas las partes interesadas, el Comité autorizó al Subcomité NAV a distribuir las y a informar al Comité en consecuencia.

## **11 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS**

### **INFORME DEL 55º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

11.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 55º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (FP 55/23 y MSC 90/11) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 11.2 a 11.27.

### **Directrices revisadas para el proyecto y la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial**

11.2 El Comité examinó el proyecto de directrices revisadas para el proyecto y la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial, junto con los dos documentos siguientes en los que figuran observaciones sobre estas directrices:

- .1 MSC 90/11/2 (Italia), en el que se cuestiona la utilización de la expresión "cubiertas razonablemente herméticas" y se propone utilizar expresiones tales como "extensión de las zonas horizontales en los buques de pasaje" y "cubiertas piroresistentes en los buques de carga" en su lugar; y
- .2 MSC 90/11/5 (IACS), en el que se propone que el proyecto de circular indique claramente que sustituye a la resolución A.123(V) y a la circular MSC.1/Circ.1272, en las cuales se basa.

11.3 Al examinar el documento MSC 90/11/2, el Comité acordó que no era necesario remitirlo al FP 56 para que siguiera examinándolo, ya que la expresión "hermético" ya se utilizaba en otros instrumentos de la OMI y su aplicación a los espacios de carga rodada, incluidas las rampas de bisagra, estaba completamente justificada.

11.4 El Comité respaldó la propuesta formulada en el documento MSC 90/11/5 de indicar que la nueva circular MSC sustituye a las disposiciones de la resolución A.123(V) y a la circular MSC.1/Circ.1272, pero reconoció que su aceptación requeriría realizar las correspondientes enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS y al capítulo 7 del Código SSCI, cuya adopción se ha examinado en el presente periodo de sesiones pero se ha aplazado hasta el MSC 91 (véanse también los párrafos 3.16 y 3.30). Por consiguiente, el Comité acordó adoptar un enfoque en dos etapas: 1) publicar las Directrices; y 2) invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar propuestas pertinentes al MSC 91 con miras a la aprobación de las enmiendas en ese periodo de sesiones.

11.5 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1430: "Directrices revisadas para el proyecto y la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial".

### **Directrices para la aprobación de los dispositivos de lucha contra incendios a base de espuma de las instalaciones para helicópteros**

11.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1431: "Directrices para la aprobación de los dispositivos de lucha contra incendios a base de espuma de las instalaciones para helicópteros".

### **Proyecto de enmiendas al Código SSCI**

#### ***Proyecto de enmiendas a los capítulos 3, 5, 8, 9, 12, 13 y 14 del Código SSCI***

11.7 El Comité examinó el proyecto de enmiendas a los capítulos 3, 5, 8, 9, 12, 13 y 14 del Código SSCI, junto con la parte pertinente del documento MSC 90/11/3 (Italia), en la que se recuerda que en el FP 55 (FP 55/3/3) Australia y las Bahamas habían propuesto inicialmente el proyecto de enmiendas al capítulo 3 relativas a los aparatos respiratorios, sin ninguna indicación sobre su aplicabilidad a los buques existentes, y se expresa la opinión de Italia de que toda propuesta de enmienda a los instrumentos obligatorios presentada por los

Estados Miembros siempre debería contener una referencia que indicase claramente si tales propuestas tenían por objeto aplicarse también a los buques existentes o no.

11.8 El Comité no compartió la opinión anterior, ya que las prescripciones relativas al equipo portátil no afectarían los medios estructurales del buque y, por consiguiente, podrían implantarse fácilmente, y, como ya acordó el FP 55, en el proyecto de enmiendas se incluía un periodo de introducción gradual de cinco años para el equipo existente. Además, el Comité observó que la mayoría de los actuales equipos de bomberos ya incluían una alarma en caso de nivel bajo de oxígeno.

11.9 Por consiguiente, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a los capítulos 3, 5, 8, 9, 12, 13 y 14 del Código SSCI, que figura en el anexo 24, y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 91.

### **Modificaciones del proyecto de enmiendas al capítulo 6 del Código SSCI aprobadas en el MSC 88**

11.10 El Comité recordó que las propuestas de modificación del proyecto de enmiendas a los párrafos 3.2.2.2 y 3.3.2.2 del capítulo 6 del Código SSCI, aprobadas en el MSC 88 para su adopción en el presente periodo de sesiones, ya se habían abordado en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.29).

### **Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios**

11.11 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1432: "Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios".

### **Interpretación unificada de la regla II-2/10.6.4 del Convenio SOLAS y del capítulo 9 del Código SSCI**

11.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1433: "Interpretación unificada de la regla II-2/10.6.4 del Convenio SOLAS y del capítulo 9 del Código SSCI".

### **Tipos de buque que han de incluirse en el ámbito del resultado relativo a las prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido**

11.13 El Comité examinó la petición del FP 55 de que se decida qué tipos de buque deberían incluirse en el ámbito del resultado sobre la seguridad de los buques que transportan vehículos de hidrógeno (HFCV) y vehículos de gas natural comprimido (CNGV). La delegación del Japón propuso que, por el momento, sólo se incluyera en el ámbito del resultado a los buques que se dediquen exclusivamente al transporte de automóviles, y el Comité compartió esta opinión.

### **Límite inferior de tamaño de los buques a efectos de la aplicación de las prescripciones sobre la instalación de sistemas de gas inerte en petroleros y quimiqueros nuevos de peso muerto inferior a 20 000 toneladas**

11.14 El Comité tomó nota de que el FP 55 había decidido fijar un límite de 8 000 toneladas de peso muerto a efectos de la aplicación de las prescripciones sobre la instalación de sistemas de gas inerte en petroleros y quimiqueros nuevos de peso muerto inferior a 20 000 toneladas, a fin de reducir el riesgo de explosión a bordo de dichos buques.

**Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS**

11.15 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1434: "Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS".

**Interpretaciones unificadas del Código PEF**

11.16 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1435: "Interpretaciones unificadas del Código PEF".

**Directrices para el proyecto y la instalación de un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje**

11.17 El Comité tomó nota de la opinión del FP 55 de que las cuestiones relacionadas con la seguridad contra incendios estaban debidamente tratadas en las Directrices para el proyecto y la instalación de un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje, que había elaborado el DE 55 (véase el párrafo 9.6).

**Proyecto de enmiendas a la regla II-2/15 del Convenio SOLAS**

11.18 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/15 del Convenio SOLAS relativas a las prescripciones sobre los aparatos respiratorios de los bomberos, que figura en el anexo 25, y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 91.

**Modificaciones del proyecto de directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje**

11.19 El Comité recordó que ya se habían examinado en relación con el punto 9 del orden del día (véanse los párrafos 9.3 y 9.4) las propuestas de modificación del párrafo 3.3 de las Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje.

**Proyecto de enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS**

11.20 El Comité examinó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS relativas a los medios de comunicación de los bomberos, junto con la parte del documento MSC 90/11/3 (Italia) en la que se recuerda que, en el FP 55, Dinamarca, Finlandia y Suecia habían propuesto inicialmente esta enmienda, sin ninguna indicación sobre su aplicabilidad a los buques existentes, y se expresa la opinión de Italia de que toda propuesta de enmienda a los instrumentos obligatorios presentada por los Estados Miembros siempre debería contener una referencia que indicase claramente si tales propuestas tenían por objeto aplicarse también a los buques existentes o no. Italia también sugirió volver a examinar las repercusiones de la aplicación del proyecto de enmiendas a los buques existentes en el FP 56.

11.21 Las delegaciones de la Federación de Rusia y Suecia opinaron que el proyecto de enmiendas debía ir acompañado de normas de funcionamiento para los medios de comunicación de los bomberos en aras de la coherencia. Asimismo, la delegación de Suecia propuso enmendar las reglas anteriores a fin de prescribir, como mínimo, dos aparatos radiotelefónicos portátiles de dos direcciones para cada equipo de bomberos, en lugar de las dos unidades que ha de haber a bordo de cada buque según lo dispuesto actualmente. Suecia también propuso especificar que el sistema de radiocomunicaciones debería funcionar correctamente y que debería ser la Administración la que decidiera qué tipo de sistema, integrado o no, había de aceptarse.

11.22 El Comité compartió estas opiniones y aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 25, y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 91. Con respecto al número necesario y a las normas de funcionamiento de este equipo, el Comité invitó a que se presentaran propuestas sobre estas cuestiones para que se examinen en el MSC 91.

11.23 El Comité también acordó remitir al FP 56 la cuestión de la aplicación de la regla II-2/10 enmendada a los buques existentes, e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y opiniones en dicho periodo de sesiones.

#### **Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra en las estructuras de los buques**

11.24 El Comité aceptó la propuesta del FP 55 de designar al Subcomité FP coordinador de la labor sobre el resultado relativo a la elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra en las estructuras de los buques, tras observar que el DE 56 también estaba de acuerdo (véase el párrafo 9.41).

#### **Enmiendas 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)**

11.25 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1436: "Enmiendas 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)".

#### **Enmiendas a las notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación (circular MSC.1/Circ.1369)**

11.26 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1437: "Enmiendas a las Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación (circular MSC.1/Circ.1369)".

#### **Posible conflicto entre las fechas de aplicación incluidas en algunas de las reglas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y las propuestas de enmienda a la regla II-2/1 aprobadas en el MSC 88**

11.27 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada por el FP 55 en relación con un posible conflicto entre las fechas de aplicación explícitas en algunas reglas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y las propuestas de enmienda a la regla II-2/1, aprobadas en el MSC 88, y de que el Subcomité había invitado al FSI 20 a que examinara la cuestión. Tras observar que el FSI 20 había acordado examinar la cuestión en el FSI 21, el Comité decidió esperar los resultados del FSI 21 antes de proseguir el examen de esta cuestión (véanse también los párrafos 3.14 a 3.16).

#### **SISTEMAS FIJOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS Y EMPLEO DE ESPACIOS PROTEGIDOS COMO CIUDADELAS PARA LA LUCHA CONTRA LOS ACTOS DE PIRATERÍA**

11.28 El Comité examinó el documento MSC 90/11/1 (Bahamas), en el cual se informa de su examen de las cuestiones de seguridad relacionadas con la posible utilización de un agente contra incendios (CO<sub>2</sub>) como arma letal por los piratas, incluida la instalación de una válvula de cierre adicional dentro de las cámaras de máquinas utilizadas como ciudadelas para proteger a la tripulación, y se indica, no obstante, que la instalación de dicha válvula

puede estar en conflicto con lo dispuesto en el Código SSCI y en las Directrices para el mantenimiento y la inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico (MSC.1/Circ.1318).

11.29 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada y reconoció la complejidad de las cuestiones planteadas. Algunas delegaciones se mostraron a favor de remitir esta cuestión al Grupo de trabajo sobre la protección marítima y la piratería, ya que estimaron que éste era el órgano competente para realizar un análisis a fondo de las medidas descritas, mientras que otros hicieron hincapié en las dificultades técnicas relacionadas con la instalación de una válvula de cierre dentro de la tubería de CO<sub>2</sub>, que, en su opinión, requeriría recopilar información técnica pertinente de los Estados Miembros antes de adoptar medidas de carácter reglamentario. El Comité también tomó nota de la información de la IACS sobre la necesidad de examinar cuidadosamente todas las cuestiones derivadas de la instalación de válvulas de cierre, incluida la necesidad de disponer de válvulas o tuberías adicionales, adecuadas para las presiones en cuestión, y de garantizar que se utilizan tuberías de ventilación de un tamaño adecuado.

11.30 Tras intercambiar opiniones al respecto, el Comité, si bien reconoció la necesidad de abordar esta cuestión, decidió no adoptar por el momento ninguna medida al respecto.

#### **IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LA REGLA II-2/7.5.5 DEL CONVENIO SOLAS**

11.31 El Comité examinó el documento MSC 90/11/4 (IACS), en el que se solicita una aclaración sobre cuál de los tres métodos de protección (IC, IIC o IIIC) debería utilizarse en los puestos de control de los buques de carga ya que, en opinión de la IACS, la regla II-2/7.5.5 actual del Convenio SOLAS no dispone que los puestos de control hayan de estar cubiertos por un sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios, independientemente del método de protección utilizado. Para subsanar esta falta de claridad, la IACS propone, como opción, elaborar una circular MSC en la que se proporcione la aclaración necesaria sobre los puestos de control, si el Comité comparte este entendimiento.

11.32 El Comité compartió el entendimiento e invitó a la IACS a presentar un proyecto de circular MSC, basada en esta premisa, para que se examine en el FP 56 con miras a su aprobación en el MSC 92. Posteriormente, el Comité invitó a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales que desearan enmendar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS a este respecto a que presentaran las pertinentes propuestas de conformidad con las Directrices de los Comités.

## **12 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES**

### **INFORME DEL 16º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

12.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 16º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) (DSC 16/15 y Corr.1 y MSC 90/12) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

## **Enmiendas a la Guía FEm**

12.2 El Comité, tras acordar que las fechas de aplicación voluntaria y de entrada en vigor de la Enmienda 36-12 del Código IMDG deberían figurar en la circular, según había propuesto el DSC 17, también aceptó las modificaciones propuestas por el Grupo de redacción en relación con el punto 3 del orden del día (MSC 90/WP.5, párrafo 5) y aprobó la circular MSC.1/Circ.1438: "Enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm)".

## **Cuadro de conversión (registro de enmiendas) para las prescripciones de la parte 7 del Código IMDG**

12.3 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1439: "Cuadro de conversión (registro de enmiendas) para las prescripciones de la parte 7 del Código IMDG relativas a las operaciones de transporte".

## **Gráficas de segregación de las unidades de transporte**

12.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1440: "Gráficas de segregación de las unidades de transporte a bordo de buques portacontenedores y de buques de transbordo rodado".

## **Elaboración de un curso modelo genérico sobre cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales**

12.5 El Comité refrendó la recomendación del Subcomité de elaborar un curso modelo genérico sobre cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales que pueda utilizarse durante una serie de años para las actividades de cooperación técnica y que no sea necesario enmendar con frecuencia (por ejemplo, cada dos años), y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas oportunas.

## **Proyecto de enmiendas al Código IMDG**

12.6 El Comité tomó nota de que el Subcomité había autorizado al Grupo de supervisores técnicos y de redacción a que, en su 16º periodo de sesiones, elaborara el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Código IMDG y pidió al Secretario General que distribuyera dichas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y ulterior adopción en el MSC 90 (véase el párrafo 3.32).

## **Interpretación unificada de la regla II-2/19.3.4 del Convenio SOLAS**

12.7 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aceptado el proyecto de interpretación unificada de la regla II-2/19.3.4 que había elaborado el FP 55 (véase el párrafo 11.15).

## **Prescripciones alternativas de proyecto del buque para la prevención de accidentes debidos a la licuefacción**

12.8 El Comité tomó nota de que se había invitado al SLF 54 a que, en el contexto de su labor relativa a la estabilidad sin avería, examinara cuestiones relacionadas con la elaboración de prescripciones alternativas de proyecto del buque para la prevención de accidentes debidos a la licuefacción, teniendo presente que el hundimiento de buques se debe a una pérdida de estabilidad positiva (véase el párrafo 13.2).

**Finos de mineral de hierro que pueden licuarse**

12.9 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité acerca de las cuestiones relativas al transporte de finos de mineral de hierro a granel, incluida la aprobación de la circular DSC.1/Circ.66: "Transporte de finos de mineral de hierro que pueden licuarse".

**Elaboración de prescripciones relativas a los dispositivos de izada y chigres de a bordo**

12.10 El Comité tomó nota de que el documento DSC 16/5/5 (ICHCA International), que trata de los accidentes de grúas de los buques, fue remitido al Subcomité DE para que lo examinara.

**Estudio de EFS sobre el transporte marítimo de mercancías peligrosas**

12.11 El Comité examinó las cuestiones relacionadas con el estudio de EFS sobre el transporte marítimo de mercancías peligrosas (DSC 16/6 y DSC 16/INF.2) al tratar el punto 19 del orden del día (Evaluación formal de la seguridad) (véase el párrafo 19.9).

12.12 En este contexto, el Comité tomó nota de que se había invitado al FP 56 a que formulara observaciones sobre los documentos DSC 16/6 y DSC 16/INF.2 y las cuestiones que son de su competencia.

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

12.13 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aceptado el proyecto de mandato para el Grupo de expertos encargado de la revisión de las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte y pidió a la Secretaría que continuara colaborando con las Secretarías de la OIT y la CEPE en la elaboración de un código de prácticas no obligatorio.

**Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas**

12.14 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1442: "Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas".

**Revisión de la circular conexas (CSC.1/Circ.138)**

12.15 El Comité tomó nota la decisión del Subcomité de revisar las Recomendaciones relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (CSC.1/Circ.138), para garantizar la coherencia con las enmiendas de 2010 al Convenio CSC.

**Enmiendas al Convenio CSC 1972**

12.16 El Comité tomó nota de que el Subcomité había decidido elaborar modificaciones a las enmiendas de 2010 al Convenio CSC y de que la labor para facilitar la entrada en vigor de las enmiendas de 1993 a dicho Convenio se había demorado con objeto de elaborar una serie refundida de enmiendas para someterlas a la aprobación del MSC 91.



---

## **Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados**

12.17 El Comité refrendó la medida adoptada por el Subcomité de remitir el proyecto de enmiendas a la regla III/19 del Convenio SOLAS, en virtud del cual se introducen ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados, al BLG 16 y al STW 43, teniendo presente que dicho proyecto de enmiendas se ultimaré en el DSC 17. A este respecto, el Comité tomó nota de que el BLG 16 había concluido su examen del proyecto de enmiendas y había remitido sus opiniones al DSC 17 (véase el párrafo 14.8).

12.18 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 90/12/1 (Bahamas), en el que se propone ampliar la labor sobre las enmiendas al Convenio SOLAS para incluir la elaboración de enmiendas a los códigos pertinentes obligatorios y no obligatorios que contengan disposiciones relacionadas con los ejercicios para garantizar que las medidas adoptadas se apliquen a la gente de mar que presta servicio en todos los buques (por ejemplo, NGV, unidades móviles de perforación mar adentro, etc.). Tras un debate general sobre la mejor manera de proceder al respecto, el Comité encargó al DSC 17 que examinara el documento MSC 90/12/1 con miras a elaborar las correspondientes enmiendas a los códigos pertinentes, según proceda, y que informara en consecuencia al Comité.

12.19 En este contexto, la delegación de México se reservó su postura, dado que, a juicio de dicha delegación, la ampliación del proyecto de enmiendas a la regla III/19 del Convenio SOLAS a las unidades móviles de perforación mar adentro no había sido acordada en el marco de la propuesta original aprobada por el MSC 87.

12.20 La delegación de las Islas Cook señaló a la atención del Comité la necesidad de elaborar e impartir la debida formación antes de llevar a cabo los ejercicios.

### **Adopción del Código TDC 2011**

12.21 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aceptado las modificaciones al proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 2011 (Código TDC 2011), con miras a presentarlo a la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, para examinarlo en el momento de adoptar el proyecto de código, aprobado por el MSC 89 y adoptado mediante la resolución A.1048(27).

### **Elaboración de orientaciones para los buques que transporten cubiertas de madera en relación con el aumento del peso por el hielo**

12.22 El Comité refrendó la medida del Subcomité de invitar al Subcomité SLF a que elabore orientaciones para los buques que transporten cubiertas de madera en relación con el aumento del peso por el hielo, para su inclusión en el Código de Estabilidad sin Avería, 2008 (véase el párrafo 13.13), y encargó al SLF 55 que informara al MSC 92 acerca de la mejor manera de proceder a este respecto.

### **Actualización de la nota a pie de página del párrafo 6) de la regla 44 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988**

12.23 El Comité refrendó la recomendación del Subcomité de invitar al Subcomité SLF a que examine la conveniencia de actualizar la nota a pie de página del párrafo 6) de la regla 44 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 (véase el párrafo 13.13).

**PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IMSBC EN RELACIÓN CON LAS CARGAS QUE PUEDEN LICUARSE**

12.24 El Comité examinó los documentos siguientes sobre el proyecto de enmiendas al Código IMSBC en relación con las cargas que pueden licuarse:

- .1 MSC 90/12/2 (China), en el que se propone la publicación de una circular MSC para fomentar la implantación temprana de las enmiendas anteriormente mencionadas, con carácter voluntario, dado que la fecha más temprana en que las enmiendas en cuestión entrarán en vigor será el 1 de enero de 2015; y
- .2 MSC 90/12/3 (INTERCARGO, ICS, BIMCO, Clubes P e I e IUMI), en el que se insta a la aplicación temprana de las medidas para controlar el contenido de humedad de las cargas del Grupo A, que pueden licuarse, para su inclusión en el proyecto de enmienda al Código IMSBC, con anterioridad a su aplicación obligatoria prevista para el 1 de enero de 2015.

12.25 Tras deliberar ampliamente sobre la mejor manera de proceder al respecto y tomar nota de que el DSC 17 volverá a examinar el proyecto de enmiendas al Código IMSBC con miras a ultimarlos, el Comité acordó publicar una circular MSC como medida provisional, basándose en el documento MSC 90/12/2, y, habiendo examinado el proyecto de circular MSC (MSC 90/WP.11), aprobó la circular MSC.1/Circ.1441: "Medidas provisionales para la implantación temprana del proyecto de enmiendas al Código IMSBC". Además, el Comité encargó al DSC 17 que elaborara un proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de las enmiendas al Código IMSBC, teniendo presentes las medidas provisionales anteriormente mencionadas y el documento MSC 90/12/3, para que se examinen y se informe sobre el particular al MSC 91.

12.26 Con respecto a la decisión anterior, la delegación de las Islas Cook, con el apoyo de Canadá y de otras delegaciones, señaló a la atención del Comité el hecho de que las enmiendas mencionadas en la circular MSC.1/Circ.1441 aún no se habían ultimado y que las examinará el DSC 17 en septiembre de 2012. Por tanto, estimaban que era prematuro publicar la circular anterior, pese a que tenía por objeto prestar asesoramiento a las partes interesadas con antelación, ya que ello podría sentar un precedente que la Organización quizás deseara evitar.

**13 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS****INFORME DEL 54º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

13.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 54º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad, Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF) (SLF 54/17 y MSC 90/13) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos 13.2 a 13.13.

**Prescripciones alternativas sobre la prevención de accidentes debidos a la licuefacción mediante el proyecto del buque**

13.2 El Comité tomó nota de que el Subcomité, tras examinar la cuestión de la elaboración de prescripciones alternativas sobre la prevención de accidentes debidos a la licuefacción mediante el proyecto del buque, que le había remitido el DSC 16, había acordado esperar a conocer los resultados del DE 56, del 17º periodo de sesiones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción sobre el Código IMSBC y del DSC 17, antes de proceder a la labor sobre el particular.

---

### **Orientaciones para los buques que transporten cubiertas de madera sobre el aumento de peso debido al hielo en relación con el Código IS 2008**

13.3 El Comité tomó nota de que el Subcomité, tras examinar la cuestión de las orientaciones para los buques que transporten cubiertas de madera sobre el aumento de peso debido al hielo en relación con el Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008), que le había remitido el DSC 16, había acordado incluir la cuestión en el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre estabilidad sin avería.

### **Aprobación de los módulos de estabilidad con avería para el regreso a puerto en condiciones de seguridad**

13.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité, tras examinar la cuestión de la aprobación de los módulos de estabilidad con avería para el regreso a puerto en condiciones de seguridad, que le había remitido el MSC 89, había acordado incluir la cuestión en el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre compartimentado y estabilidad con avería.

### **Proyecto de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque**

13.5 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de presentar al Comité el proyecto de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque, acordado en principio, junto con el proyecto conexo de prescripciones sobre la obligatoriedad de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad, para su aprobación, una vez que se haya ultimado este último.

13.6 En este contexto, tras examinar el documento MSC 90/13/3 (China, España, Finlandia, Islas Marshall, Liberia, Panamá, Reino Unido, OCIMF y RINA), en el que se propone una serie de enmiendas al Convenio MARPOL y a los Códigos CIQ y CIG para garantizar que se adopten las disposiciones adecuadas que permitan a los oficiales de buques verificar el cumplimiento de las prescripciones sobre estabilidad sin avería y estabilidad con avería aplicables a los buques tanque en cualquier condición de carga de servicio, y para que las Administraciones acepten la aplicación continuada de las medidas actuales de verificación de la estabilidad sin avería y estabilidad con avería cuando se demuestre que son aceptables, el Comité decidió remitir el documento anteriormente mencionado al SLF 55 para que lo examine con detenimiento en el marco del resultado sobre la "Elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque".

### **Enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988**

13.7 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla 27 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 sobre la condición inicial de carga y la condición de equilibrio, cuyo texto figura en el anexo 26, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, con miras a su adopción en el MSC 91.

### ***Verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los graneleros***

13.8 El Comité refrendó el acuerdo del Subcomité de que no era necesario seguir trabajando en cuestiones relativas a la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los graneleros y tomó nota de que, por tanto, se había suprimido el resultado conexo del orden del día bienal del Subcomité.

### **Enmiendas a las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (resolución MSC.235(82))**

13.9 El Comité examinó el proyecto de enmiendas a las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro, 2006 (Directrices OSV 2006) (resolución MSC.235(82)), junto con el documento MSC 90/13/6 (Estados Unidos), en el que se proponen modificaciones al proyecto de enmiendas a fin de aclarar su aplicación a los nuevos buques de suministro mar adentro (OSV), teniendo en cuenta la intención del SLF 54 de que estas enmiendas se aplicarían únicamente a los nuevos OSV, es decir, a los buques construidos en la fecha de adopción de las enmiendas o posteriormente, debido a que modifican parámetros del proyecto que influyen sobre las medidas estructurales de los buques. No obstante, dado que las definiciones de "buque nuevo" y de "buque existente" que figuran en las Directrices OSV de 2006 se basan en la fecha de adopción original (es decir, el 1 de diciembre de 2006), los Estados Unidos opinaron que no era suficiente indicar sólo que las enmiendas deberían aplicarse a los buques nuevos, por lo que habían elaborado las enmiendas anteriormente mencionadas a fin de hacer frente a esta situación.

13.10 Tras un debate general, el Comité aceptó las modificaciones indicadas en el anexo del documento MSC 90/13/6, así como una propuesta formulada por la IACS para incluir en el párrafo 3.2.2 una nota a pie de página en la que se explique la expresión "o cuya construcción se halle en una fase equivalente", y adoptó la resolución MSC.335(90): "Enmiendas a las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro, 2006 (Directrices OSV 2006) (resolución MSC.235(82))", cuyo texto figura en el anexo 27.

### **Interpretaciones unificadas del Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988**

13.11 El Comité aprobó la circular LL.3/Circ.208: "Interpretaciones unificadas del Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, modificado mediante la resolución MSC.143(77)", sobre la aplicación de las prescripciones relativas a las líneas de carga a las barandillas.

### **Informe de investigación sobre el siniestro del "Chicago Express"**

13.12 El Comité tomó nota de que el SLF 54 había examinado el informe de investigación sobre el siniestro, muy grave, ocurrido a bordo del buque portacontenedores **Chicago Express** y había remitido la cuestión al Grupo de trabajo por correspondencia sobre estabilidad sin avería para que la examinara a fondo.

### **Versión actualizada de la nota a pie de página del párrafo 6) de la regla 44 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988**

13.13 El Comité refrendó la medida adoptada por el Subcomité de actualizar la nota a pie de página del párrafo 6) de la regla 44 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, a fin de hacer referencia también al Código TDC 2011, adoptado mediante la resolución A.1048(27).

### **IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE ARQUEO 1969**

13.14 El Comité tomó nota de que el SLF 54 había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de disposiciones para garantizar la integridad y la implantación uniforme del Convenio de Arqueo 1969, cuyo mandato figura en el párrafo 9.8 del informe del SLF 54 (SLF 54/17), para que avance en la labor durante el lapso interperiodos.

13.15 A este respecto, el Comité tomó nota del documento MSC 90/INF.3 (ITF), en el que se presenta un estudio llevado a cabo por la Universidad Marítima Mundial sobre las repercusiones del Convenio de Arqueo 1969 en el bienestar de la tripulación, la seguridad del buque y otras cuestiones.

#### **PROYECTO DE ACUERDO SOBRE LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS 1993**

13.16 El Comité recordó que el MSC 89 había aprobado el proyecto de Acuerdo sobre la implantación del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (MSC 89/25, anexo 18) como documento de base para examinarlo en la Conferencia diplomática que se celebrará en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) del 9 al 11 de octubre de 2012, con miras a la adopción del Acuerdo.

13.17 En cuanto a la necesidad de disponer de datos más exactos sobre el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros para la determinación de la condición de entrada en vigor del proyecto de acuerdo, el Comité tomó nota de que la Secretaría había publicado la Circular N° 3264, con fecha de 11 de abril de 2012, en la que se invita a los Estados Miembros a que informen a la Organización, a más tardar el 4 de septiembre de 2012, acerca del número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que enarbolan su pabellón y del número de buques pesqueros que faenan en alta mar, en preparación de la Conferencia.

13.18 En este contexto, se presentaron al Comité los siguientes documentos para que los examine:

- .1 MSC 90/13/1 (Secretaría), en el que se invita al Comité a que examine las condiciones para la entrada en vigor, especialmente el párrafo 5) del artículo 3 y el párrafo 1) del artículo 4, del proyecto de Acuerdo, y a que adopte una decisión al respecto, con miras a facilitar las deliberaciones de la Conferencia diplomática de 2012 que se celebrará en Ciudad del Cabo para adoptar el Acuerdo;
- .2 MSC 90/13/4 (FAO), en el que se facilitan datos actualizados sobre el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que faenan en alta mar, de la base de datos del Acuerdo de cumplimiento de la FAO, proporcionados por las 39 Partes en el Acuerdo;
- .3 MSC 90/13/5 (China), en el que se proponen enmiendas al proyecto de Acuerdo, en particular, que la implantación de las disposiciones técnicas del Protocolo de Torremolinos de 1993 debería llevarse a cabo de forma progresiva, en un plazo de 10 años, después de la entrada en vigor del Acuerdo, para garantizar una implantación amplia del mismo; que el número de buques pesqueros del artículo 3 del proyecto de Acuerdo se revise de modo que rece 5 000, que es el 50 % del número total de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que naveguen en alta mar, de todos los Estados Miembros; y que el ámbito de aplicación a los buques pesqueros se limite a los buques "que naveguen en alta mar"; y
- .4 MSC 90/INF.10 (España), en el que se facilita información sobre el Protocolo de Torremolinos de 1993 en el marco normativo de los códigos de aplicación voluntaria, los acuerdos regionales y otros instrumentos internacionales en vigor, y se presentan los resultados de un examen de la evolución de los instrumentos pertinentes de la OMI en relación con la seguridad de los buques pesqueros, como, por ejemplo, el Convenio SOLAS y el Convenio de Líneas de Carga, desde 1993.

13.19 Todas las delegaciones que señalaron la demora producida en la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos destacaron la importancia de alcanzar un Acuerdo satisfactorio en la próxima Conferencia para la seguridad de la vida humana y la protección del medio marino. Tras examinar los documentos anteriormente mencionados, el Comité tomó nota, en particular, de las siguientes opiniones:

- .1 en relación con las condiciones para la entrada en vigor del Acuerdo, numerosas delegaciones estimaron que el número de Estados y el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, necesarios para la entrada en vigor, deberían considerarse como un conjunto, según se acordó en el SLF 53 (SLF 53/19, párrafos 11.17 a 11.22);
- .2 en la actualidad no había suficiente información exacta sobre el número global de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, y era preciso disponer de dicha información urgentemente;
- .3 en relación con las cifras propuestas para el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros y el número de Estados necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo, las opiniones estuvieron divididas;
- .4 debería hacerse todo lo posible para facilitar la aceptación de la fecha más temprana posible de entrada en vigor del Acuerdo;
- .5 la introducción propuesta de la expresión "en alta mar" puede dar lugar a problemas jurídicos, dado que no existe una definición de dicha expresión en el Convenio de Torremolinos, en el Protocolo de Torremolinos ni en el proyecto de Acuerdo, y las disposiciones sobre alta mar están establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;
- .6 es preciso seguir trabajando en el proyecto de regla 3 (Exenciones), con objeto de aclarar cuestiones relativas a las zonas económicas exclusivas y a las zonas comunes de pesca; y
- .7 los países en desarrollo estaban especialmente reconocidos en el proyecto de Acuerdo y se ha previsto la implantación progresiva de las disposiciones.

13.20 El Comité también tomó nota de una declaración de la delegación de Sudáfrica, cuyo texto íntegro figura en el anexo 37.

13.21 Al examinar las opiniones anteriores, el Comité acordó lo siguiente:

- .1 recomendar a la Conferencia un número de 12 meses después de la fecha de adopción del presente Acuerdo para considerar que un Estado que haya firmado el Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 c) del artículo 3 ha manifestado su consentimiento en obligarse por él, en virtud del artículo 3 5);
- .2 el número de Estados y el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, necesarios para la entrada en vigor del proyecto de Acuerdo, debería considerarse como un conjunto;
- .3 las disposiciones relativas a las exenciones y definiciones incluidas en el proyecto de Acuerdo deben volver a examinarse detenidamente; y

- .4 instar a los Gobiernos Miembros a que faciliten información a la Secretaría sobre el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que enarbolen sus pabellones, para que pueda presentarse información a este respecto a la Conferencia.

13.22 Habida cuenta de las decisiones anteriores, el Comité pidió a la Secretaría que preparara un documento con los resultados de las deliberaciones mantenidas en este periodo de sesiones sobre el proyecto de Acuerdo, para presentarlo a la Conferencia diplomática de Ciudad del Cabo de 2012.

13.23 El Comité también tomó nota de una declaración de la delegación de España, cuyo texto íntegro figura en el anexo 38.

## **14 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL**

### **INFORME DEL 16º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

14.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 16º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (BLG 16/16 y Add.1, y MSC 90/14), y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

#### **Resultados del ESPH 17**

14.2 El Comité refrendó, a reserva de que el MEPC 64 adopte la misma decisión al respecto, las decisiones adoptadas por el Subcomité en relación con los resultados de la labor del ESPH 17 (véase también el párrafo 25.50).

#### **Proyecto de enmiendas a la regla VI/5.3 del Convenio SOLAS**

14.3 En relación con el proyecto de enmienda a la regla VI/5.3 del Convenio SOLAS propuesto, en virtud del cual se prohíbe todo proceso de producción a bordo de los buques durante las travesías en el mar, el Comité tomó nota de que este punto ya se había examinado al tratar el punto 3 del orden del día, junto con el proyecto de regla VI/5.2 del Convenio SOLAS, así como el documento MSC 90/14/2. No obstante, el Comité compartió la opinión del Subcomité de que la prohibición de mezclar cargas no se aplica cuando la carga se recircula dentro de su tanque de carga o mediante un intercambiador de calor externo durante la travesía, a los efectos de mantener la homogeneidad de la carga o regular la temperatura, incluidos los casos en los que dos o más productos diferentes se hayan cargado previamente en el mismo tanque de carga dentro del recinto portuario (véanse los párrafos 3.19 a 3.21, 3.47 y 3.48).

#### **Proyecto de enmiendas al Código CIQ**

14.4 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código CIQ, enmendado por el MEPC 63 (documento MSC 90/2/2/Add.1 y Circular N° 3261), que figura en el anexo 28, y pidió al Secretario General que distribuyera esas enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para examinarlas en el MSC 91 con miras a su adopción.

### **Elaboración del código IGF**

14.5 El Comité tomó nota de los avances realizados en la elaboración del código internacional sobre los buques que utilicen gas como combustible (código IGF) y de que el Subcomité había invitado a los Subcomités FP, STW, SLF y DE a que presentaran observaciones y aportaciones sobre las cuestiones que entren en sus respectivos ámbitos de competencia.

### **Revisión del Código CIG**

14.6 El Comité tomó nota de los avances realizados en la revisión del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG) y de que las secciones pertinentes se habían remitido a otros subcomités para que éstos formulen observaciones acerca de las cuestiones que entren en sus respectivos ámbitos de competencia.

### **Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados**

14.7 El Comité tomó nota de que el Subcomité había concluido su examen de las cuestiones relativas a la elaboración del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados y había remitido su opinión a este respecto al DSC 17 (véanse también los párrafos 12.17 a 12.20).

### **INFORME DE LA 10ª REUNIÓN DE LA CONFERENCIA DE LAS PARTES EN EL CONVENIO DE BASILEA**

14.8 El Comité tomó nota del documento MSC 90/14/1 (Secretaría del Convenio de Basilea), en el que se facilita una visión general sobre la decisión BC-10/16: "Cooperación entre el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, y la Organización Marítima Internacional (OMI)", adoptada por la 10ª reunión de la Conferencia de la Partes en el Convenio de Basilea (17 a 21 de octubre de 2011).

## **15 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE FORMACIÓN**

### **Informe del Secretario General de conformidad con el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación**

15.1 El Comité observó que no se había presentado en este periodo de sesiones ningún informe en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación.

### **Informe del Secretario General de conformidad con la regla I/8 del Convenio de Formación**

15.2 En la presentación de su informe (MSC 90/WP.3), el Secretario General informó al Comité de que, al preparar los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con el párrafo 5 de dicha regla y distribuida mediante la circular MSC/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC/Circ.997, cada informe comprendía lo siguiente:

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



15.3 A continuación se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 90/WP.3, a fin de confirmar si la información facilitada por 12 Partes en el Convenio de Formación y cinco territorios de ultramar de una Parte en el Convenio de Formación, de conformidad con lo dispuesto en la regla 1/8 del Convenio de Formación, demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

15.4 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones del Comité, el Comité acordó examinar en conjunto los informes de las 12 Partes en el Convenio de Formación y cinco territorios de ultramar de una Parte en el Convenio de Formación, 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 cuadro comparativo; y
- .4 confirmar que en todos los informes se indica que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por las Partes interesadas.

15.5 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada respecto de 12 Partes en el Convenio de Formación y cinco territorios de ultramar de una Parte en el Convenio de Formación, y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.10.

### **Aprobación de personas competentes**

15.6 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 90/15) y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.22.

## **16 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS**

### **Novedades relativas a las actividades de cooperación técnica**

16.1 El Comité tomó nota del documento MSC 90/16 (Secretaría), en el cual se facilitaba un desglose de 54 actividades de cooperación técnica relacionadas con la seguridad y la protección marítimas, llevadas a cabo en las distintas regiones de marzo a diciembre de 2011, y de las 48 actividades previstas para 2012. En el marco del programa mundial de cooperación técnica, también se tomó nota de 40 actividades más que incluían las relacionadas con el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y la protección marítima, 15 de las cuales estaba previsto que se realizaran en 2012.

16.2 El Comité agradeció la información facilitada y los esfuerzos de la Secretaría para lograr la implantación de las actividades de cooperación técnica, instó a los Gobiernos y al sector a que contribuyeran al Fondo de Cooperación Técnica y pidió a la Secretaría que continuara proporcionando al Comité información actualizada sobre las pertinentes actividades de cooperación técnica.

## **Programa de cursos modelo de la OMI**

16.3 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 90/16/1 (Secretaría) sobre la publicación de tres nuevos cursos modelo: 1.38 – Sensibilización con respecto al medio marino, 3.24 – Formación en sensibilización sobre protección para el personal de la instalación portuaria que tenga asignadas tareas de protección, y 3.25 – Formación en sensibilización sobre protección para todo el personal de la instalación portuaria. El Comité también tomó nota de que se habían publicado en inglés 57 cursos modelo, 35 de los cuales se habían traducido al francés y 38 al español. El Comité pidió a la Secretaría que prosiguiera sus actividades de seguimiento y le mantuviera informado de las actividades futuras.

### **Título del punto del orden del día correspondiente al subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas**

16.4 Con respecto al título de este punto del orden del día, "Subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas", el Comité decidió suprimir la palabra "subprograma", dado que ya no había un subprograma dentro del Programa integrado de cooperación técnica, y acordó que, en el futuro, el título fuera "Actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad y protección marítimas".

## **17 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS**

17.1 El Comité recordó que el MSC 89 (MSC 89/25, párrafo 15.8) había pedido al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara al MSC 90 una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad y las necesidades de asistencia técnica relativas al proyecto aprobado de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los resultados no previstos relacionados con las propuestas de enmienda a dichos instrumentos, que se aprobaron en ese periodo de sesiones.

17.2 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 90/17 (Vicepresidente) sobre los resultados de la evaluación anterior y acordó que, en general, no hubo repercusiones en cuanto a la creación de capacidad ni necesidad de asistencia técnica en relación con el proyecto aprobado de enmiendas ni los resultados relacionados con las propuestas de enmienda a los instrumentos de obligado cumplimiento. No obstante, el apoyo de carácter técnico (jurídico), que algunos Estados Miembros podrían necesitar con miras a elaborar la pertinente legislación, si fuera preciso, podría abordarse mediante la asistencia técnica disponible, prestada por el Programa integrado de cooperación técnica. A este respecto, el Comité invitó a los Estados Miembros que requieran apoyo jurídico a que informen a la Secretaría con la debida antelación a la entrada en vigor de las enmiendas.

17.3 Por consiguiente, el Comité concluyó 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, y pidió al Vicepresidente que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara al MSC 91 una evaluación preliminar del proyecto de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los resultados relacionados con las propuestas de enmienda a dichos instrumentos, que se aprobaron en el presente periodo de sesiones.

## 18 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

### Resultados del 89º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima

18.1 El Comité recordó que, en su 89º periodo de sesiones (11 a 20 mayo de 2011), había acordado, en principio y a reserva de que el MEPC 62 refrendara esta decisión, encomendar al Subcomité STW una función de coordinación en la implantación de la estrategia de la Organización para abordar el factor humano.

### Resultados del 63º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino

18.2 El Comité observó que el MEPC 62 había aplazado, por falta de tiempo, el examen de la decisión del MSC 89 hasta el MEPC 63.

18.3 El Comité tomó nota, además, de que el MEPC 63 (MSC 90/2/2/Add.1) había:

- .1 refrendado la decisión del MSC 89, a reserva de que estas medidas se examinen después de varios años para decidir si se han alcanzado los objetivos. No obstante, el MEPC 63 acordó también que el MEPC podría remitir los asuntos relativos al factor humano relacionados con cuestiones ambientales directamente al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y que éste debería examinar las cuestiones que se le han remitido, sin que vuelvan a examinarse en el Pleno del Subcomité STW; y
- .2 aclarado que las cuestiones relacionadas con el Código IGS, que era obligatorio de conformidad con el Convenio SOLAS, pertenecían al ámbito de competencia del Comité de Seguridad Marítima y, por consiguiente, el Subcomité STW podría examinar los asuntos relacionados con el Código IGS, tal como había acordado el MSC 89.

18.4 En este contexto, la delegación de Alemania, respaldada por otras, indicó que al adoptar la resolución A.1038(27): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013", la Asamblea no había nombrado al Subcomité STW órgano coordinador de las cuestiones relacionadas con el Código IGS. Además, en su opinión, las cuestiones relacionadas con el Código IGS no eran cuestiones relativas al factor humano y deberían ser examinadas por el Subcomité FSI.

18.5 La delegación de los Países Bajos, respaldada por otras, recordó las decisiones adoptadas por el MSC 89 y el MEPC 63 y estimó que las decisiones de estos Comités sobre la cuestión eran lo suficientemente claras. El motivo por el que no se había designado al Subcomité STW como órgano coordinador era porque, en el momento de adoptar la citada resolución, el MEPC 62 aún no había examinado la decisión del MSC 89 y, por tanto, la Asamblea no podía realizar esta designación en espera de la decisión del MEPC.

18.6 Al cerrar los debates sobre este punto del orden del día, el Presidente recordó que esta cuestión se había planteado ya por lo menos tres veces en el Comité, que había quedado claro lo que se había decidido y que ésta era la última vez que la cuestión se iba a examinar.

## 19 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

### Generalidades

19.1 El Comité recordó que el MSC 89, tras examinar el informe del Grupo de trabajo GBS/EFS (MSC 89/WP.7), había refrendado, en principio, el proyecto de enmiendas a las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, enmendada) y constituido el

Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS), encargándole que preparase un proyecto de Directrices relativas a la EFS y Orientación para el uso del PAFH y de la EFS en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391, enmendada por la circular MSC-MEPC.2/Circ.6), revisadas, para presentarlo en este periodo de sesiones.

19.2 El Comité también recordó que el MSC 89 había decidido que las enmiendas a las citadas Directrices relativas a la EFS y Orientación fueran examinadas por el Grupo mixto de trabajo GBS/EFS en el presente periodo de sesiones.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

19.3 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS (MSC 90/19 y Add.1), que incluye enmiendas a las Directrices relativas a la EFS, además de las acordadas en el MSC 89, y a la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, y en el que se propone examinar las directrices provisionales conexas sobre el PAFH (MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346).

19.4 El Comité también examinó los documentos siguientes con observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 MSC 90/19/5 (Alemania, Argentina, Dinamarca, Noruega y la IACS), en el cual se propone mejorar el proceso de examen de la EFS, a partir de un análisis de los estudios de EFS llevado a cabo por el Grupo de expertos en EFS de la OMI, con relación al proyecto de enmiendas a la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS en el proceso normativo de la OMI; y
- .2 MSC 90/19/6 (IACS), en el cual se formulan observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS con respecto a los proyectos de enmiendas a las Directrices relativas a la EFS y a la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS en el proceso normativo de la OMI.

19.5 Tras examinar los documentos anteriores, el Comité decidió remitirlos al Grupo de trabajo GBS/EFS para que ultimara el texto de los proyectos de enmiendas a las Directrices relativas a la EFS y a la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS en el proceso normativo de la OMI.

### **Resultados del MEPC 62**

19.6 El Comité examinó el documento MSC 90/19/1 (Secretaría), en el cual se informa de que el MEPC 62 había concluido su labor sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental dentro del contexto de la EFS e invitado al Comité a que incorporase los criterios (MEPC 62/24/Add.1, anexo 31) en las Directrices relativas a la EFS, y también que el MEPC 62 había invitado al Comité a remitir el estudio EFS de la IACS sobre los petroleros para crudos al Grupo de expertos en EFS para su examen.

19.7 A este respecto, el Comité, tras examinar también los documentos:

- .1 MSC 90/19/2 (Japón), en el cual se presenta su opinión sobre los factores de incertidumbre y de garantía que han de utilizarse en los estudios de EFS de los aspectos ambientales y en el que se proponen modificaciones del proyecto de enmiendas a las Directrices relativas a la EFS, que se elaboró en el MEPC 62;

- .2 MSC 90/19/3 (Japón), en el cual se presenta un método para establecer límites de la región "tan bajo como sea razonablemente posible" (ALARP) en los diagramas de frecuencia en relación con toneladas de hidrocarburos derramados (F-T), en los estudios de EFS de los aspectos ambientales; se observa que la región ALARP es necesaria para realizar la etapa 3 y etapas posteriores en la EFS de los aspectos ambientales; y se propone adoptar una región ALARP en las Directrices relativas a la EFS de los aspectos ambientales; y
- .3 MSC 90/19/4 (Japón), en el cual se informa de los resultados de un nuevo análisis del estudio de EFS relativo a los petroleros para crudos, basado en los criterios de evaluación del riesgo ambiental recientemente elaborados, teniendo en cuenta el modelo de riesgo (árbol de sucesos) y la validación de los árboles de sucesos utilizados en dicho estudio de EFS,

decidió remitir los documentos mencionados al Grupo de trabajo GBS/EFS para que vuelvan a examinarse y pidió al Grupo de trabajo que determinara si el estudio de EFS relativo a los petroleros para crudos debería remitirse al Grupo de expertos en EFS para su examen.

### **Estudio de EFS sobre un buque para perforaciones submarinas que opera en la región del Ártico de los Estados Unidos**

19.8 El Comité tomó nota del documento MSC 90/INF.9 (Estados Unidos), en el cual se informa de su intención de llevar a cabo una evaluación formal de la seguridad sobre un buque para perforaciones submarinas que opera en la región del Ártico de los Estados Unidos.

### **Solicitud del DSC 16**

19.9 El Comité, tras ser informado de que el DSC 16 (MSC 90/12, párrafo 2.10) había invitado al Comité a que determinara si el estudio de EFS sobre el transporte marítimo de mercancías peligrosas (DSC 16/6 y DSC 16/INF.2) debería ser examinado por el Grupo de expertos en EFS, decidió remitir estos documentos al Grupo de trabajo GBS/EFS para que los examinara y le asesorase oportunamente.

### **Instrucciones para el Grupo de trabajo GBS/EFS**

19.10 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité encargó al Grupo de trabajo GBS/EFS, constituido en relación con el punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.13), que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno y basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 90/19 y Add.1), llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 ultimar el proyecto de enmiendas a las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, enmendada), teniendo en cuenta los documentos MSC 90/19/1, MSC 90/19/2 y MSC 90/19/3;
- .2 ultimar el proyecto de enmiendas a la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391, enmendada mediante la circular MSC-MEPC.2/Circ.6), teniendo en cuenta los documentos MSC 90/19/5 y MSC 90/19/6;

- .3 preparar el proyecto de enmiendas a las Directrices provisionales sobre el PAFH (MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346);
- .4 determinar si los estudios de EFS relativos a los petroleros para crudos (MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2) y el transporte marítimo de mercancías peligrosas (DSC 16/6 y DSC 16/INF.2) deberían remitirse al Grupo de expertos en EFS para que los examine, y, si procede, preparar un proyecto de mandato para el Grupo de expertos en EFS; y
- .5 determinar si es necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS y, si lo es, preparar un proyecto de mandato para que el Comité lo examine.

### **Informe del Grupo de trabajo GBS/EFS**

19.11 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo GBS/EFS (MSC 90/WP.7) que trata de este punto del orden del día, el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### ***Cuestiones relativas al factor humano***

19.12 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que las cuestiones relativas al factor humano deberían examinarse en una futura revisión de las Directrices relativas a la EFS, cuando se hubieran presentado propuestas concretas.

19.13 El Comité tomó nota de que el Grupo acordó enmendar las Directrices provisionales para la aplicación del PAFH (MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346) a fin de incorporar el anexo 2 de la actual Orientación para el uso del PAFH y de la EFS.

19.14 A este respecto, el Comité tomó nota de la cuestión planteada por la delegación de las Islas Cook sobre cómo deberían tratarse otras cuestiones relativas al factor humano (por ejemplo, el examen de la cuestión en el Subcomité STW, en relación con el Convenio de Formación o en el contexto de las Directrices relativas a la EFS). El Comité también tomó nota, a este respecto, de la explicación del Presidente del Grupo de trabajo, acerca del informe del Grupo de trabajo (párrafo 4), en cuanto a que el PAFH y la EFS son métodos distintos y que las futuras enmiendas al PAFH serían objeto de una decisión del Comité, mientras que el análisis de la fiabilidad humana (AFH) se incluía en las Directrices relativas a la EFS, que podrían enmendarse según las propuestas concretas que se presentaran en el futuro.

#### ***Criterios de evaluación del riesgo ambiental***

19.15 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental y de que había acordado incluirlos en el apéndice 7 del proyecto de Directrices revisadas relativas a la EFS.

#### ***Proceso de examen de la EFS***

19.16 El Comité tomó nota de las decisiones del Grupo sobre el proceso de examen de la EFS, en particular que los futuros informes del Grupo de expertos incluirán únicamente los nombres de los expertos, y sobre la reestructuración de las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS a fin de que las Directrices relativas a la EFS incluyan el proceso y las funciones del Grupo de expertos en EFS.

---

**Proyecto de Directrices revisadas relativas a la EFS y de Directrices relativas al PAFH**

19.17 El Comité aceptó, en principio, el proyecto de circular MSC-MEPC sobre las Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (Directrices revisadas relativas a la EFS), que figura en el anexo 1 del documento MSC 90/WP.7, para su examen en el MSC 91 con miras a su aprobación.

19.18 El Comité también aceptó, en principio, el proyecto de circular MSC-MEPC sobre las Directrices para la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH) al proceso normativo de la OMI (Directrices relativas al PAFH), que figura en el anexo 2 del documento MSC 90/WP.7, para su examen en el MSC 91 con miras a su aprobación.

19.19 No obstante la decisión anterior, el Comité tomó nota de que el Grupo, tras examinar las observaciones del Grupo de expertos en EFS en cuanto a que algunas de las OCR propuestas se recomendaban basándose únicamente en el análisis de costes-beneficios, aunque la reducción absoluta de los riesgos era pequeña, y que la selección de las OCR debería hacerse basándose no sólo en su eficacia con respecto a los costes sino también en la reducción de los riesgos (MSC 90/21/1, párrafo 4.8), había acordado examinar esta cuestión en relación con las futuras enmiendas a las Directrices relativas a la EFS.

**Constitución del Grupo de expertos en EFS**

19.20 El Comité acordó que el Grupo de expertos en EFS debería volver a constituirse para examinar los estudios de EFS sobre los petroleros para crudos y el transporte marítimo de mercancías peligrosas. A este respecto, el Comité acordó, a reserva del refrendo del Consejo, que el Grupo de expertos en EFS debería reunirse durante tres días, antes del MSC 91, de modo que pudiera asesorar oportunamente al Comité (véase el párrafo 25.50.5).

19.21 Por consiguiente, el Comité volvió a constituir el Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad (EFS) y le encargó que examinara los estudios de EFS sobre los petroleros para crudos (MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2, junto con los documentos MSC 90/19/4 y Corr.1) y el transporte marítimo de mercancías peligrosas (DSC 16/6 y DSC 16/INF.2), y, en particular, que llevase a cabo las siguientes tareas con respecto a cada EFS:

- .1 comprobar:
  - .1 la idoneidad del alcance de la EFS y la definición del problema;
  - .2 la validez de los datos (transparencia, comprensión, disponibilidad, etc.);
  - .3 la idoneidad de la experiencia de los participantes en la EFS, los peligros identificados y su clasificación, y lo razonables que son los supuestos; y
  - .4 la idoneidad de las situaciones de accidente, los modelos de riesgo y el cálculo de riesgos, las MCR y OCR identificadas, la selección de OCR para el análisis de costes-beneficios y los resultados del análisis de costes-beneficios;

- .2 comprobar las metodologías y la pertinencia de los métodos y herramientas utilizados para:
  - .1 la decisión del grupo o grupos en la EFS;
  - .2 la determinación de los peligros;
  - .3 el cálculo de los riesgos;
  - .4 el análisis de costes-beneficios; y
  - .5 el análisis de la sensibilidad e incertidumbre;
- .3 si se ha detectado una insuficiencia en los puntos anteriores, examinar en qué modo podría afectar a los resultados;
- .4 determinar si la EFS se llevó a cabo de acuerdo con las Directrices;
- .5 comprobar si en las recomendaciones de la EFS se pide adoptar medidas inmediatas o se proponen cambios a instrumentos de la OMI;
- .6 examinar si los resultados y las recomendaciones de la EFS son creíbles y asesorar a las personas encargadas de tomar decisiones (por ejemplo, los comités de la Organización) en consecuencia;
- .7 examinar si es necesario mejorar las Directrices relativas a la EFS y, de ser el caso, preparar una propuesta para esa mejora; y
- .8 presentar un informe al MSC 91.

## **20 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES**

### **DEBATE DE ALTO NIVEL SOBRE LAS ARMAS A BORDO**

20.1 En su discurso de apertura de la primera serie de sesiones de alto nivel del Comité, el Secretario General dio la bienvenida y expresó su agradecimiento al Gobierno anfitrión por su apoyo y la participación de la Secretaria de Estado de Transporte, Sra. Justine Greening, y de los numerosos Embajadores, Altos Comisionados, Viceministros y otros cargos, incluido el Subsecretario General de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, que representó al Secretario General de las Naciones Unidas, el cual había expresado su deseo de participar en el debate.

20.2 Al presentar los documentos MSC 90/20/5 (Secretaría) y MSC 90/20/7 (Secretario General) el Secretario General recordó que la resolución A.1044(27): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia" había refrendado la postura del Comité en cuanto a que la gente de mar no debería llevar armas de fuego y que el empleo de personal armado a bordo de los buques para incrementar su protección debería ser una decisión individual de los Estados de abanderamiento, una vez que se hubiera realizado una exhaustiva evaluación de riesgos y tras mantenerse las pertinentes consultas con los propietarios de buques interesados. Entre otras cosas, la resolución A.1044(27) insta encarecidamente a los Gobiernos que todavía no lo hayan hecho a que:

- .1 decidan, con carácter de cuestión política nacional, si debería autorizarse a los buques con derecho a enarbolar su pabellón a emplear a personal privado de protección armada y, de ser así, en qué condiciones; y



- .2 en su calidad de Estados rectores de puertos y de Estados ribereños, determinar su política sobre el embarque, desembarque y empleo de personal privado de protección armada y de armas de fuego, munición y equipo relacionado con la protección, y darla a conocer ampliamente a otros Estados Miembros, al sector y a la Organización.

20.3 Por tanto, el Secretario General invitó a todos los Estados Miembros que representan a Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños, a Estados de gente de mar y a propietarios de buques a que compartieran sus opiniones sobre la cuestión del empleo de armas a bordo, que ahora es de importancia fundamental para la comunidad internacional, y observó que los resultados de la serie de sesiones de alto nivel proporcionarían una dirección clara para las políticas en debates futuros acerca de la elaboración de las orientaciones pertinentes.

20.4 Las tres cuestiones que tuvieron que abordarse en las sesiones de alto nivel fueron las siguientes:

- .1 orientaciones y normas para las compañías privadas de protección marítima (CPPM) que facilitan personal privado de protección armada (PPPA), a fin de incluir el examen de los documentos MSC 90/20/15 (República de Corea) y MSC 90/20/16 (India);
- .2 cuestiones relativas al PPPA de interés para los Estados ribereños; y
- .3 directrices sobre la utilización de armas de fuego.

20.5 El Comité tomó nota del apoyo de la República de Corea (MSC 90/20/15) a los pormenorizados debates en torno a la necesidad de elaborar normas obligatorias o directrices internacionales, que adoptaría la OMI u otras organizaciones internacionales, para supervisar las actividades que desarrollan las CPPM. La República de Corea también se manifestó a favor de que, quizás mediante un contrato normalizado, se determinaran, de forma clara e inequívoca, las funciones y responsabilidades de todas las personas que desarrollen actividades a bordo de los buques que empleen PPPA, incluidas las respectivas responsabilidades y facultades tanto del capitán del buque como del personal de protección.

20.6 El Comité también tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 90/INF.12 (Reino Unido) sobre la nueva política del Reino Unido acerca del empleo de PPPA a bordo de los buques de su pabellón.

20.7 Al examinar el documento MSC 90/20/16 (India), el Comité tomó nota del informe acerca de un suceso reciente en la costa de la India, en el cual el personal de protección armada confundió a un buque pesquero que se encontraba en las inmediaciones de su buque con una embarcación pirata y disparó contra dicho buque, lo cual provocó la muerte de dos pescadores. A este respecto, el Comité observó que la India estaba a favor de que el capitán conservara el mando del buque, tanto para fines de seguridad como de protección, y que proponía "vínculos verificables" entre el Estado de abanderamiento, la CPPM y el PPPA, y que los buques que emplearan PPPA tuvieran el permiso necesario del Estado de abanderamiento para emplear a bordo al personal y las armas de fuego y munición de que se trate. Asimismo, la India propuso que los buques que emplearan PPPA notificaran a los Estados ribereños los datos de este personal a bordo, mientras que tales buques estén dentro de los límites de la zona económica exclusiva del Estado ribereño interesado, si bien esta propuesta no se respaldó.

20.8 Tras el debate de alto nivel el Comité concluyó que podían formularse varias políticas relacionadas con esta cuestión a partir de los resultados del debate.

## 20.9 El Comité acordó que:

- .1 la tenencia de armas de fuego por la gente de mar sigue desaconsejándose firmemente;
- .2 el empleo de PPPA es una medida excepcional que sólo ha de adoptarse en circunstancias excepcionales en la zona de alto riesgo, y que no debería institucionalizarse el empleo de personal armado a bordo de los buques;
- .3 el empleo de personal armado a bordo de los buques para incrementar su protección debería ser una decisión individual de los Estados de abanderamiento, una vez que se hubiera realizado una exhaustiva evaluación de riesgos y tras mantenerse las pertinentes consultas con los propietarios de buques interesados;
- .4 los Gobiernos deberían decidir, con carácter de cuestión de política nacional y teniendo en cuenta las orientaciones elaboradas por la Organización, si debería autorizarse a los buques con derecho a enarbolar su pabellón a emplear a personal privado de protección armada y, de ser así, en qué condiciones, e instó a todos los Gobiernos a que divulgaran esa información ampliamente, además de facilitarla a la Organización;
- .5 la OMI debería elaborar orientaciones para las compañías privadas de protección marítima que complementen las orientaciones existentes para los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños, y para los propietarios de buques, armadores y capitanes;
- .6 se requieren orientaciones adicionales para facilitar la elaboración de políticas nacionales y una mayor armonización de las políticas internacionales relativas a la tenencia de armas a bordo. La elaboración de dichas orientaciones no constituye la recomendación ni la aprobación del empleo generalizado de PPPA;
- .7 la OMI debería elaborar los principios rectores de las normas sobre la contratación de CPPM y PPPA a bordo de los buques; y
- .8 la OMI debería colaborar estrechamente con la Organización Internacional de Normalización (ISO) en la elaboración de normas internacionales para las CPPM y el PPPA a fin de garantizar la coherencia con las orientaciones de la Organización a este respecto.

## 20.10 Al examinar el contenido y carácter de las orientaciones, el Comité tuvo en cuenta los principios siguientes:

- .1 al tomar una decisión sobre su política, los Estados de abanderamiento deberían tener en cuenta si es posible que la violencia se recrudezca con el empleo de armas de fuego y personal armado a bordo de los buques;
- .2 los Estados de abanderamiento deberían dejar claro a los capitanes, la gente de mar, los propietarios y armadores de buques y las compañías cuál es la política nacional con respecto al empleo de personal de protección armada;

- .3 el capitán debería participar en el proceso de toma de decisiones, y la estructura documentada de mando y control debería prever una declaración clara de que el capitán permanecerá al mando y conservará la autoridad absoluta a bordo en todo momento;
- .4 el empleo de PPPA no debería considerarse como alternativa a las Mejores prácticas de gestión (MPG) y otras medidas de protección. El empleo de guardias armados a bordo es una de las opciones existentes y solamente debería considerarse como medio para proteger los buques y sus tripulaciones una vez realizada la pertinente evaluación de riesgos. También es importante que el capitán participe en el proceso de toma de decisiones;
- .5 el Estado de abanderamiento tiene jurisdicción sobre los buques con derecho a enarbolar su pabellón que naveguen en alta mar, y, por tanto, las leyes y los reglamentos sobre la contratación de CPPM y PPPA, promulgados por el Estado de abanderamiento, son aplicables;
- .6 los Gobiernos deberían hacer todo lo posible a fin de garantizar que los buques con derecho a enarbolar su pabellón que empleen PPPA informen sin demora al Centro de Protección Marítima del Cuerno de África (MSC-HOA) de si tienen previsto transitar frente a la costa de Somalia, incluidos el golfo de Adén y la zona del océano Índico occidental;
- .7 es esencial que todo el PPPA tenga un completo entendimiento de las reglas sobre el uso de la fuerza que hayan acordado el propietario del buque, la CPPM y el capitán, y que las cumpla puntualmente. El PPPA debería ser plenamente consciente de que su función principal es evitar que se suba a bordo, utilizando para ello la mínima fuerza necesaria. La CPPM debería proporcionar un plan de respuesta para ataques de piratas, detallado y progresivo, como parte de los procedimientos operacionales de sus equipos; y
- .8 la CPPM debería exigir que su personal adopte todas las medidas razonables para evitar el uso de la fuerza. En caso de recurrirse al uso de la fuerza, debería hacerse de conformidad con la legislación aplicable. El uso de la fuerza no debería sobrepasar en ningún caso lo estrictamente necesario, debería estar en proporción a la amenaza y ser adecuado a la situación. La CPPM debería exigir que su personal no utilice armas de fuego contra las personas, salvo en casos de defensa propia o defensa de otras personas, cuando exista un riesgo inminente de muerte o lesiones corporales graves, o para prevenir la comisión de un delito particularmente grave que entrañe una seria amenaza para la vida.

20.11 Tras examinar las cuestiones relacionadas con el PPPA de interés para los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos, el Comité acordó que:

- .1 los capitanes, los propietarios de buques y las compañías deberían tener presente que los buques que entren en el mar territorial y/o los puertos de un Estado están sujetos a la legislación de ese Estado. Debería tenerse en cuenta que la importación de armas de fuego está sujeta a los reglamentos de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños;

- .2 los Gobiernos deberían decidir, en su calidad de Estados rectores de puertos y de Estados ribereños, si procede y teniendo en cuenta las recomendaciones y orientaciones elaboradas por la Organización, su política nacional sobre el embarque, desembarque y empleo de personal privado de protección armada y de armas de fuego, munición y equipo relacionado con la protección para uso de dicho personal de protección a bordo de los buques;
- .3 los Gobiernos deberían dar a conocer sus políticas y procedimientos sobre el embarque, desembarque y empleo de PPPA y de armas de fuego, munición y equipo relacionado con la protección al sector del transporte marítimo, a las empresas de personal privado de protección armada y a todos los Gobiernos Miembros para que los Estados de abanderamiento procedan en consecuencia, y facilitar la información pertinente a la Organización;
- .4 deberían tenerse en consideración las diversas exigencias en materia de aduanas o de seguridad por lo que respecta a la importación y transporte de armas de fuego, dado que la tenencia de cualquier tipo de arma de fuego en el territorio de algunos países puede constituir un delito; y
- .5 disparar contra presuntos piratas puede conllevar riesgos legales para el capitán, el propietario del buque o la compañía. En algunas jurisdicciones, matar a un nacional puede tener consecuencias imprevistas, incluso para quienes estimen que actuaron en defensa propia.

20.12 El Comité, asimismo, tomó nota de que:

- .1 algunas delegaciones declararon que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.15 de las MPG, sólo autorizan el empleo de destacamentos militares de protección de buques cuando contemplan la posibilidad de contratar a guardias armados, pero, sin embargo, se manifestaron a favor de una mayor armonización y normalización internacionales en lo que respecta al empleo de PPPA; y
- .2 algunas delegaciones manifestaron sus inquietudes por la práctica de las compañías privadas de protección de establecer plataformas logísticas cerca del mar territorial de un Estado a fin de embarcar y desembarcar al PPPA y las armas de fuego.

20.13 Además de elaborar las normas y orientaciones mencionadas anteriormente, el Comité acordó encargar a la Secretaría que facilitara la amplia divulgación de las políticas gubernamentales relacionadas con el PPPA mediante, entre otras medidas, la incorporación de las políticas y procedimientos recibidos de los Estados Miembros en su sitio en la Red.

#### **ELABORACIÓN DE ORIENTACIONES RELATIVAS AL PPPA**

#### **Orientaciones provisionales para los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños, y para los propietarios de buques, armadores y capitanes acerca del empleo de PPPA en la zona de alto riesgo**

20.14 Al examinar el informe del Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima y piratería (MSC 90/20/1), el Comité recordó que se había encargado al Grupo elaborar y divulgar recomendaciones provisionales para los Gobiernos sobre el empleo de PPPA en la

zona de alto riesgo, y examinar las orientaciones provisionales para los Estados de abanderamiento y los propietarios de buques, armadores y capitanes, y revisarlas y divulgarlas, de ser necesario. Aunque el Grupo había considerado incluir las orientaciones para los Estados de abanderamiento en las orientaciones para los Gobiernos, finalmente decidió que en esa fase del proceso de elaboración de las recomendaciones provisionales sería preferible seguir manteniendo dos documentos por separado. Debido a la existencia de diferentes regímenes legislativos entre los Estados Miembros, el Grupo había reconocido que en esta etapa sólo resultaba apropiado elaborar recomendaciones de alto nivel. El Grupo elaboró nuevas recomendaciones provisionales para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños, y revisó las recomendaciones provisionales para los Estados de abanderamiento y las orientaciones provisionales para los propietarios de buques, armadores y capitanes.

20.15 El Comité tomó nota de que el Grupo también había considerado la necesidad de definir, en el marco de las orientaciones, el tipo y el tamaño de las armas de fuego utilizadas por el PPPA para responder a las necesidades de precisión de fuego. Tras un largo debate, el Grupo había acordado incluir un nuevo párrafo 3.2.5 en las orientaciones para el sector que figuran en la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1 para abordar, en general, la cuestión del tamaño y el tipo de armas que han de emplearse de conformidad con la legislación nacional del Estado de abanderamiento que resulte aplicable al transporte y utilización de armas de fuego por el PPPA.

20.16 El Comité también tomó nota de que el Grupo no había llevado a cabo una revisión exhaustiva de las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334, tal como había propuesto el MSC 89, pero había convenido en que dicha revisión debería realizarse una vez finalizado el proceso de elaboración de las orientaciones y recomendaciones. El Grupo había recomendado que se realizaran las enmiendas pertinentes en el párrafo 7 de la circular MSC.1/Circ.1333 y en el párrafo 63 de la circular MSC.1/Circ.1334, lo cual señaló a la atención del Comité para su examen.

20.17 Posteriormente, el Comité decidió encargar al Grupo de trabajo sobre protección marítima y piratería (MSPWG) que examinara las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 y le asesorase oportunamente.

20.18 El Comité tomó nota del documento MSC 90/20/12 (OMA) y de que, además de la circular MSC-FAL.1/Circ.2 elaborada por la Organización, la OMA había elaborado y publicado un breve cuestionario que se centraba en dos cuestiones fundamentales: 1) la función de las aduanas en el control de las armas de fuego y la munición que entran o salen del territorio aduanero para uso del PPPA, y 2) la información que se debe facilitar respecto de las armas de fuego. El Comité observó que la Secretaría de la OMA publicará en la sección de acceso público de su sitio en la Red ([www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)) todas las respuestas cuya difusión haya sido autorizada por las organizaciones que son miembros de la misma y que también estaría dispuesta a ponerse en contacto con los Estados ribereños de la zona de alto riesgo para obtener información más detallada, si el Comité así lo desea.

20.19 El Comité observó que todos los encuestados con el cuestionario de la OMA exigían que se informara acerca de las armas y munición, en la mayoría de los casos por medio de una declaración formal por escrito, y variaba en gran medida el momento en el cual debía suministrarse la información. En la gran mayoría de los casos las autoridades aduaneras tenían la obligación de comprobar la validez de las licencias y permisos para las armas y munición, y en la mayoría de los casos eran responsables del almacenamiento seguro de las armas y munición a bordo.

20.20 El Comité agradeció a la OMA su labor y encargó al MSPWG que determinara si era necesario que la OMA realizara alguna labor de seguimiento.

20.21 El Comité examinó el documento MSC 90/20/3 (Italia) y tomó nota de las medidas adoptadas por Italia con respecto a la seguridad del empleo de personal armado y las decisiones conexas de la Administración italiana, la cual permitía el empleo de equipos de protección militar a bordo de buques mercantes y buques pesqueros italianos que navegan en zonas de alto riesgo. En tales casos, es posible que el mayor número de personas a bordo no se ajuste a los números establecidos en el certificado de seguridad del buque de que se trate. Cuando el número total de personas a bordo supere el número máximo de personas para las cuales el buque esté certificado en cuanto a los dispositivos de salvamento, Italia permite el transporte de dichas personas siempre que se instalen a bordo dispositivos individuales de salvamento adicionales y, como mínimo, una balsa salvavidas que pueda ponerse a flote por ambos costados del buque. El Comité observó que, en tales casos, la Administración italiana emitía una declaración específica en la que observaba que se había autorizado el incumplimiento de lo estipulado en la regla III/31 del Convenio SOLAS, según procediera, durante el periodo limitado indicado, y que se habían adoptado las medidas correctivas especificadas. La validez de la declaración se limitaba a una sola travesía.

20.22 El Comité tomó nota de la propuesta de Italia de elaborar una circular y decidió remitir la cuestión al MSPWG para que la examinara y le asesorase oportunamente.

### **Orientaciones para las CPPM**

20.23 El Comité recordó que durante las sesiones de alto nivel había acordado que la Organización debería elaborar orientaciones para las CPPM.

20.24 El Comité recordó que el Grupo de trabajo 3 (GT3) del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia (CGPCS) estaba contribuyendo a la elaboración de orientaciones sobre la lucha contra la piratería para el sector, incluidas las orientaciones sobre la protección armada, y tomó nota de los resultados de la quinta reunión del GT3 (MSC 90/INF.4 (Estados Unidos)) y de sus dos grupos de trabajo por correspondencia interperiodos (MSC 90/20/6 (Reino Unido) y MSC 90/20/14 (Estados Unidos), respectivamente).

20.25 El Comité observó que se había encargado al primer Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por el Reino Unido, la elaboración de orientaciones para las CPPM, un sector para el que la OMI aún no había elaborado orientaciones. El segundo Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por los Estados Unidos, había preparado un marco para los Estados de abanderamiento destinado a mejorar la prevención y reducción de los actos de piratería contra los buques (véase el párrafo 20.43 *infra*).

20.26 Al examinar el informe del Reino Unido (MSC 90/20/6), el Comité observó que un grupo de trabajo por correspondencia del GT3 había elaborado un proyecto de orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan PPPA a los buques que navegan en la zona de alto riesgo. El documento se había elaborado manteniendo las pertinentes consultas con las CPPM, a fin de complementar la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1. El Reino Unido informó verbalmente de la labor realizada teniendo en cuenta los resultados de la reunión plenaria del CGPCS, celebrada en Nueva York en marzo de 2012, y las aportaciones del GT2 (aspectos jurídicos), que se reunió en la sede de la OMI el 24 de abril de 2012.

20.27 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en las sesiones de alto nivel, durante las cuales el Comité había concluido que la Organización tenía que participar en la elaboración de orientaciones para las CPPM, el documento MSC 90/20/6, su anexo y la información actualizada se remitieron al MSPWG para que los utilizara como referencia en la elaboración de dichas orientaciones.

20.28 El Comité tomó nota del documento MSC 90/20/9 (ISO y BIMCO) y de que la ISO y BIMCO habían propuesto una nueva norma internacional ISO 28007 relativa a las orientaciones y la certificación de las CPPM que facilitan PPPA a los buques. Tras acordar que la OMI debería colaborar estrechamente con la ISO en la elaboración de normas internacionales para las CPPM y el PPPA a fin de garantizar la coherencia con las orientaciones de la Organización, el Comité remitió la cuestión al MSPWG para que volviera a examinarla y le asesorara oportunamente.

20.29 El Comité tomó nota del documento MSC 90/INF.13 (Reino Unido) y de que el Reino Unido contaba con un sistema de acreditación para las CPPM que permitía el empleo de PPPA en los buques con derecho a enarbolar su pabellón. Se trataba de un sistema basado en una norma única con un mínimo de carga burocrática, impulsado por el sector marítimo, pero que quedaba sujeto a las funciones de supervisión del Gobierno del Reino Unido, al tiempo que gozaba de su credibilidad, sirviéndose de los organismos acreditados de certificación para proporcionar una verificación independiente. El Gobierno, junto con socios del sector, había creado el *Security in Complex Environments Group (SCEG)*, que había sido concebido para dirigir, en el ámbito nacional, las actividades relacionadas con la elaboración de normas y el proceso de acreditación de las CPPM.

20.30 El Comité remitió la información que figura en el documento relativo a las normas del sector, presentado por el SCEG (MSC 90/INF.13, anexo), al MSPWG.

20.31 El Comité tomó nota del documento MSC 90/20/11 (Islas Marshall) y de que la Asociación de Protección para el Sector Marítimo (SAMI) había establecido un programa de acreditación como norma para la evaluación y la certificación independiente de las CPPM que se basaba en las orientaciones de la OMI, el Código de conducta internacional para proveedores de servicios de seguridad privada (ICoC) y las mejores prácticas del sector, y cuyo objetivo era permitir una minuciosa evaluación de la idoneidad de una CPPM y de su personal de protección para llevar a cabo operaciones de protección en la zona de alto riesgo.

20.32 El Comité también tomó nota de la propuesta de las Islas Marshall de establecer una norma internacional y un proceso de acreditación para la gobernanza y el empleo de PPPA, en lugar de contar con una "amalgama" de normas nacionales de todas partes del mundo. Las Islas Marshall invitaron al Comité a que considerase el Programa de la SAMI en la elaboración de un marco de normas internacionales y de un proceso de acreditación en el que los propietarios de buques puedan confiar en el momento de analizar y tomar una decisión de manera informada respecto de la selección de una CPPM de conformidad con las directrices de la Organización.

20.33 El Comité tomó nota, además, de que BIMCO (MSC 90/INF.25) había facilitado información sobre su contrato normalizado "Guardcon" para personal de protección armada.

20.34 Tras considerar varios enfoques de la elaboración de normas y observar que se disponía de varias opciones para la reglamentación de las CPPM, incluida la elaboración de normas por la ISO, el Comité decidió que la Organización debía participar en la elaboración de normas y encargó al MSPWG que examinara la cuestión y recomendara qué medidas procedía adoptar.

**INFORMACIÓN ESTADÍSTICA****Notificación general**

20.35 El Comité recordó que el Secretario General había presentado el documento MSC 90/20 en su discurso de apertura y tomó nota de la información siguiente:

- .1 El número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en 2011, notificado a la Organización, ascendió a 544, en comparación con los 489 ocurridos el año anterior, lo cual supone un aumento de 55 (11,3 %) con respecto a la cifra de 2010.
- .2 De la información a la que se ha hecho referencia anteriormente se desprende que las zonas más afectadas en 2011, al igual que en 2010, fueron África oriental y el Lejano Oriente, en particular el mar de la China meridional, seguidas del océano Índico, África occidental, Sudamérica y el Caribe. La mayoría de los sucesos se produjo frente a las costas de África oriental, y el número de tales sucesos aumentó de 172, en 2010, a 223, en 2011, lo que supone el mismo nivel que en 2009 (222 sucesos). Como consecuencia del despliegue de buques nodriza por piratas somalíes y el mayor alcance de sus operaciones, el número de sucesos ocurridos en el mar Arábigo aumentó de 16, en 2010, a 28, en 2011. No obstante, el número de sucesos ocurridos en el océano Índico disminuyó de 77 a 63 en 2011. A pesar del elevado número de ataques de piratas con base en Somalia, han disminuido considerablemente los ataques en que los piratas consiguieron su objetivo. En 2010 piratas somalíes atacaron 172 buques y secuestraron 50 (29 %), mientras que en 2011, de los 286 ataques, 33 resultaron en el secuestro del buque (11,5 %).
- .3 Un número considerable de ataques ocurrió en el mar de la China meridional, donde el número de ataques notificado a la Organización ascendió a 113, en comparación con los 134 notificados en 2010. El número de sucesos en el estrecho de Malaca notificado aumentó de tres, en 2010, a 22 en 2011. El número de actos de piratería y robos a mano armada notificado disminuyó de 40 a 29 en Sudamérica y el Caribe. El número de sucesos en África occidental notificado aumentó a 61 en 2011, en comparación con los 47 sucesos notificados en 2010. Se notificaron dos sucesos ocurridos en el mar Mediterráneo y otros dos en el Atlántico norte. A nivel mundial, más del 60 % de los ataques o tentativas de ataques notificados se produjeron en aguas internacionales, lo cual se debe fundamentalmente a la actividad continua de los piratas con base en Somalia que operan frente a la costa de Somalia y en el océano Índico y el mar Arábigo. No obstante, con respecto a otras regiones, la mayoría de los sucesos se produjo en las aguas territoriales de los Estados ribereños en cuestión, mientras los buques estaban fondeados o atracados. En muchos de los informes recibidos se indicó que la tripulación sufrió agresiones violentas a manos de grupos de entre cinco y 10 personas provistas de armas blancas o armas de fuego.



- .4 De dicha información se desprende también que en el mismo periodo objeto de examen murieron siete tripulantes, en comparación con las dos víctimas mortales que se registraron en 2010. Según la información recibida, aproximadamente 569 tripulantes fueron tomados como rehenes o secuestrados, en comparación con los 1 027 de 2010. A nivel mundial, se notificó que 50 buques habían sido secuestrados, en comparación con los 57 secuestros de buques notificados en 2010.

20.36 El Comité instó, una vez más, a todos los Gobiernos y al sector a que intensificaran y coordinaran sus esfuerzos para erradicar la piratería y los robos a mano armada contra los buques.

20.37 El Comité observó que, pese a las numerosas peticiones formuladas en periodos de sesiones anteriores del Comité, la Secretaría seguía recibiendo muy pocos informes, o ninguno en absoluto, de los Estados Miembros sobre las medidas adoptadas con respecto a los sucesos notificados y ocurridos en sus aguas territoriales. Por consiguiente, el Comité reiteró la apremiante necesidad de que todos los Gobiernos faciliten a la Organización la información solicitada.

20.38 El Comité tomó nota del documento MSC 90/INF.6 (ReCAAP-ISC) y de que ya hacía seis años de la constitución del Centro de intercambio de información (ISC) del ReCAAP, el cual contaba con 18 Partes Contratantes, siendo el Reino Unido el último miembro en adscribirse el 2 de mayo de 2012. El ReCAAP-ISC había realizado varias actividades de creación de capacidad en Asia y colaborado con los Estados signatarios del Código de conducta de Djibouti y los centros de intercambio de información del Código de Djibouti. Asimismo, continuaba contribuyendo a los informes sobre piratería de la OMI y había informado al Comité de que la situación en lo que respecta a la piratería en Asia había mejorado en 2011 y se había estabilizado en general. Aunque en 2011 se habían producido cinco secuestros de remolcadores y un secuestro de personas, a través de la red del RECAAP se había conseguido liberar a las cinco embarcaciones secuestradas y a sus tripulaciones y se había detenido a algunos de los secuestradores.

#### **Apoyo de los Estados de abanderamiento a la mejora de la fiabilidad de los datos relativos a los actos de piratería a escala mundial compilados por la IMB**

20.39 Al examinar las propuestas formuladas en el documento MSC 90/20/13 (Islas Marshall, Liberia, Panamá, ICC, INTERCARGO e ITF), el Comité tomó nota de que el 3 de agosto de 2011 las Islas Marshall, Liberia y Panamá habían firmado una declaración de condena de los actos de violencia contra la gente de mar, en la cual reconocían la necesidad de disponer de información más precisa sobre tales ataques y que la *One Earth Future (OEF) Foundation* había apoyado firmemente esta labor. Como parte de la declaración, los signatarios reconocieron el creciente uso de violencia en los ataques y la utilidad de presentar dicha información, teniendo presentes las delicadas cuestiones relacionadas con dichos informes. El Comité instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que facilitaran información sobre los actos de piratería y robos a mano armada, así como los actos de violencia que entrañan, a la ICC-IMB a fin de que la compile y divulgue.

## **PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DE LOS ACTOS DE PIRATERÍA CONTRA LOS BUQUES**

### **Resultados del LEG 99**

20.40 El Comité tomó nota de que en el 99º periodo de sesiones del Comité Jurídico (LEG 99), celebrado del 16 al 20 de abril de 2012, se habían examinado los informes sobre la 9ª y 10ª reunión del Grupo de trabajo 2 (GT2) del CGPCS, celebradas en las Seychelles, en octubre de 2011, y en Copenhague, en marzo de 2012, respectivamente. El GT2 se había centrado en un proyecto de "reglas sobre el uso de la fuerza" por CPPM y PPPA que había elaborado el GT3. El 24 de abril de 2012 se celebró otra reunión del GT2 en la sede de la OMI, cuyos resultados examinaría el Comité.

20.41 El LEG 99 había observado que otro organismo de las Naciones Unidas, el Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia (UNICRI), gestionaba una base de datos de decisiones judiciales relacionadas con la piratería frente a la costa de Somalia, y que se había invitado a los Estados Miembros a que presentaran la pertinente información a la OMI para remitirla al UNICRI.

20.42 El LEG 99 también había considerado una solicitud de información sobre la detención de piratas que operan en el golfo de Adén, el mar Árabe y en el océano Índico septentrional, a fin de evaluar la gravedad del problema de procesar a los culpables. Se había pedido a la Secretaría que se pusiera en contacto con organismos de la región que se encarguen directamente de la lucha contra la piratería y los robos a mano armada para pedirles información sobre el número de piratas capturados, transportados a tierra para ser investigados y detenidos, o no imputados y liberados dadas las dificultades para detenerlos, y que identifiquen dichas dificultades, además de que informaran de los resultados de sus investigaciones al Comité Jurídico en su 100º periodo de sesiones.

### **Refrendo de las orientaciones para los propietarios de buques**

20.43 El Comité recordó que había autorizado al Presidente y a la Secretaría a que distribuyeran los cambios realizados en las orientaciones sobre las Mejores prácticas de gestión (MPG) del sector mediante una circular MSC y a que revocaran las MPG existentes sin tener que esperar a la aprobación previa del Comité. En consecuencia, el 14 de septiembre de 2011 se publicó la última versión de las MPG (Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia) con la signatura MSC.1/Circ.1339. El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1339 con carácter retroactivo.

### **Orientaciones para los Gobiernos**

20.44 El Comité examinó las propuestas de varios organismos del sector que figuran en el documento MSC 90/20/8 (ICS, ITF, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, InterManager, Clubes P e I, ICC, IPTA, SIGTTO y WSC), las cuales, entre otras cosas, indicaban que los Estados Miembros aún tenían que llegar a un acuerdo acerca de los principios que faciliten y respalden la función de los Estados de abanderamiento con respecto a la implantación de iniciativas de lucha contra la piratería. Los representantes del sector agradecieron los compromisos de los Estados para dotar de recursos a los activos militares, si bien observaron que los Estados de abanderamiento podrían realizar más esfuerzos para facilitar la aplicación de las medidas de lucha contra la piratería a bordo de sus buques y para detener y enjuiciar a piratas. Se invitó al Comité a que elaborase un documento global que aborde de forma exhaustiva el papel del Estado de abanderamiento en la lucha contra la piratería y la protección de los buques contra ataques de piratas, y que contribuya también a la elaboración de las políticas de los distintos Estados de abanderamiento a este respecto. En el anexo del documento figuraba un proyecto de directrices en el que se invitaba a los

Estados de abanderamiento a implantar varias medidas con objeto de complementar las facultades que ya tienen a su disposición para hacer frente a los actos de piratería perpetrados contra sus buques o a las tentativas de tales actos.

20.45 El Comité tomó nota del documento MSC 90/20/14 (Estados Unidos) y de que el segundo Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos del GT3 del CGPCS (véanse los párrafos 20.22 y 20.23) había elaborado un marco regulador para que los Estados de abanderamiento pudiesen perfeccionar la aplicación de las Mejores prácticas de gestión (MPG) y demás orientaciones sobre la lucha contra los actos de piratería a bordo de los buques con derecho a enarbolar su pabellón.

#### **CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO**

20.46 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre protección marítima y piratería y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 con respecto a las orientaciones provisionales para los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos sobre las políticas relativas al PPPA en la zona de alto riesgo y el ofrecimiento de la Organización Mundial de Aduanas en el documento MSC 90/20/12 de ponerse en contacto con los Estados ribereños de la zona de alto riesgo a fin de obtener información más detallada, determinar si es necesario que la OMA lleve a cabo una labor de seguimiento y recomendar el modo de proceder;
- .2 con respecto a la propuesta formulada en el documento MSC 90/20/3, examinar la cuestión y el proyecto de orientaciones facilitado y, según proceda, elaborar orientaciones para que se adopten en el presente periodo de sesiones y asesorar al Comité en consecuencia;
- .3 basándose en el documento MSC 90/20/6, elaborar orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima con miras a que se adopten en el presente periodo de sesiones, y asesorar al Comité en consecuencia;
- .4 examinar la cuestión de la elaboración de normas y certificación de las compañías privadas de protección marítima y su personal, y la necesidad de capacidad de supervisión, teniendo en cuenta los documentos MSC 90/20/6, MSC 90/20/9, MSC 90/20/11, MSC 90/INF.5, MSC 90/INF.12 (MSC 90/20/4/Corr.1) y MSC 90/INF.13 (MSC 90/20/10/Corr.2), y recomendar las medidas que han de adoptarse;
- .5 determinar si es necesario revisar en este momento las circulares MSC.1/Circ.1405/Rev.1, MSC.1/Circ.1406/Rev.1 y/o MSC.1/Circ.1408, y, de serlo, redactar las orientaciones provisionales revisadas para que se adopten en el presente periodo de sesiones y asesorar al Comité en consecuencia;
- .6 teniendo en cuenta las enmiendas que, según el Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima y piratería (documento MSC 90/20/1), procede introducir en las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334, así como las propuestas formuladas en los documentos MSC 90/20/8 y MSC 90/20/14, examinar las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334, redactar orientaciones revisadas para que se adopten en el presente periodo de sesiones y asesorar al Comité en consecuencia;

- .7 con respecto a la propuesta formulada en el documento MSC 90/20/14 y la labor indicada en el apartado .6 anterior, determinar si son necesarias orientaciones separadas y asesorar al Comité en consecuencia; y
- .8 considerar las ventajas de refundir todas las orientaciones actuales sobre la piratería y robos a mano armada, y asesorar sobre la forma más efectiva de presentar la información.

#### **INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO**

20.47 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 90/WP.6), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

20.48 El Comité tomó nota de las declaraciones de las delegaciones de Kenya y la República Bolivariana de Venezuela, de las cuales se adjunta una copia en los anexos 39 y 40, respectivamente.

20.49 Tras tomar nota de la información facilitada por la OMA, el Comité pidió a la OMA que recabara nuevas respuestas de países en la zona de alto riesgo con respecto a la implantación de las recomendaciones provisionales de la OMI sobre el empleo de PPPA a bordo de los buques y las cuestiones relativas al embarco y desembarco de PPPA, sus armas de fuego y equipo, y encargó a la Secretaría que se pusiera en contacto con la OMA a fin de publicar respuestas autorizadas en el sitio público de la OMI en la Red.

20.50 Tras recordar los debates plenarios acerca de los dispositivos de salvamento de los buques que transportan PPPA y destacamentos militares de protección de buques (VPD) (párrafos 20.19 y 20.20), y observar que el transporte de personal adicional para distintos fines era habitual, el Comité, al término de deliberaciones más pormenorizadas, acordó que la adopción de decisiones sobre el transporte de personal adicional, incluido el PPPA y los VPD, correspondía al Estado de abanderamiento, el cual era responsable de documentar sus decisiones a este respecto. El Comité refrendó la decisión del Grupo de que, como el párrafo 3.2.2 de la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1 trataba de esta cuestión, no era necesario seguir elaborando orientaciones acerca del PPPA y los VPD. La delegación de Malta observó que el transporte de personas adicionales a bordo era una cuestión más amplia que quizás el Subcomité FSI podría examinar en el futuro.

20.51 El Comité tomó nota de que, al considerar la elaboración de orientaciones para las CPPM que facilitan PPPA a bordo de los buques en la zona de alto riesgo, el Grupo había deliberado nuevamente acerca de la necesidad de que las CPPM contaran con experiencia marítima, tras tomar nota de que el propio Grupo había acordado previamente (MSC.1/Circ.1405 y MSC.1/Circ.1405/Rev.1, párrafos 2.2.1 y 2.2.4) que era importante hacer hincapié en dicha necesidad, dados los requisitos y carácter especiales de la provisión de protección a bordo de los buques a diferencia de hacerlo en tierra. El Comité tomó nota, además, de que el objetivo del párrafo 3.8.1 del proyecto de circular era exigir que el personal de la compañía de protección contara con experiencia marítima; por consiguiente, la expectativa era que las compañías de protección que no hubieran prestado servicios marítimos y desearan ofrecer sus servicios a los propietarios/armadores de buques contrataran a personas con competencia marítima para satisfacer las necesidades especiales del sector marítimo, y dicha competencia especializada sería necesaria tanto a bordo como en tierra.

20.52 El Comité tomó nota de que China se reservó su postura sobre los párrafos 3.8.1 y 3.8.7 del proyecto de circular y manifestó su preocupación por que lo dispuesto en dichos párrafos podría aplicarse como impedimento para una nueva compañía de protección, dado que tal compañía no podría facilitar testimonios/referencias de clientes anteriores del sector marítimo, tal como estipulaba el párrafo 3.8.7, y podría considerarse que no cumplía lo dispuesto en el párrafo 3.8.1 al no tener experiencia marítima.

20.53 No obstante, el Comité observó, además, que la mayoría del Grupo opinó que la lista de pruebas documentales que puedan solicitar aquellos que deseen contratar a una CPPM no era prescriptiva, sino que tenía por objeto facilitar orientaciones a las CPPM sobre lo que se les puede exigir que demuestren a los que contemplan contratar sus servicios, tal como se había acordado previamente en la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1, y había acordado conservar el texto que figura en dichas orientaciones.

20.54 En el transcurso de las deliberaciones que siguieron, la mayoría de delegaciones que intervinieron apoyaron la aprobación del texto existente, y, por tanto, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1443: "Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo". No obstante, el Comité observó que Alemania, China, Francia, Indonesia, Italia, la República de Corea, la República Islámica del Irán, Sudáfrica, Tailandia y Turquía se reservaron sus posturas acerca de los párrafos 3.8.1 y 3.8.7 de la circular.

20.55 El Comité observó que el Grupo había vuelto a debatir (véase el párrafo 20.5) sobre la necesidad de que existieran vínculos verificables entre el PPPA, la CPPM y el Estado de abanderamiento, en lo que respecta a la preocupación manifestada por la India sobre la posibilidad de que agentes no estatales se infiltraran como PPPA, pero había concluido que la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.1 ya abordaba adecuadamente esta cuestión.

20.56 El Comité refrendó la decisión del Grupo de que, dado que no se habían presentado al Comité documentos con respecto a la revisión de las orientaciones sobre el empleo de PPPA en la zona de alto riesgo, no habría sido apropiado llevar a cabo una revisión completa de los documentos en este momento. Sin embargo, teniendo en cuenta la necesidad de realizar las pertinentes enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1, como resultado de la aprobación de la circular MSC.1/Circ.1443, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.2: "Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo".

20.57 Asimismo, el Comité convino en que en las circulares MSC.1/Circ.1406/Rev.1 y MSC.1/Circ.1408 debería hacerse referencia a las nuevas orientaciones para las CPPM (MSC.1/Circ.1443) y encargó a la Secretaría que introdujera las enmiendas menores necesarias y publicara la versión revisada de ambas circulares.

20.58 El Comité convino en que lo ideal sería que la ISO elaborase normas con orientaciones de la OMI y observó que era necesario remitir las nuevas orientaciones provisionales (MSC.1/Circ.1443) a la ISO como documento de base que habría de utilizarse para elaborar las normas de la ISO, y, además, acordó incluir en la serie de documentos que se enviará a la ISO los documentos MSC 90/20/11, MSC 90/INF.5, MSC 90/INF.12 (MSC 90/20/4/Corr.1) y MSC 90/INF.13 (MSC 90/20/10/Corr.2), insertando una advertencia en el documento MSC 90/20/11 de que habrá de utilizarse en relación con las orientaciones facilitadas en la circular MSC.1/Circ.1443 y de que la OMI no respaldaba la autocertificación ni la autoreglamentación. El Comité encargó a la Secretaría que se coordinara con la ISO para facilitarle los documentos y para participar en el proceso de la ISO de elaboración de normas.

20.59 Tras convenir en que sería útil que los Estados Miembros publicaran la lista de CPPM autorizadas por los órganos acreditados por los Estados Miembros, el Comité encargó a la Secretaría que considerase las maneras de ayudar a publicar esta información, teniendo en cuenta las normas de protección de datos.

20.60 El Comité refrendó la decisión del Grupo de no revisar las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 de momento, salvo en el caso de las enmiendas menores necesarias relativas a las nuevas orientaciones sobre CPPM y PPPA, y encargó a la Secretaría que actuara en consecuencia.

20.61 Tras acordar que sería conveniente hacer referencia, en un solo documento conciso, a las prácticas recomendadas que se inste a los Estados de abanderamiento a aplicar, teniendo en cuenta sus propias circunstancias y conforme a su derecho nacional, a fin de maximizar sus esfuerzos para implantar las medidas de lucha contra la piratería, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1444: "Orientaciones provisionales para los Estados de abanderamiento sobre las medidas para prevenir y mitigar la piratería con base en Somalia".

20.62 El Comité también tomó nota de una declaración de la delegación de la República Islámica del Irán sobre las medidas que este país está adoptando para luchar contra la piratería frente a la costa de Somalia, cuyo texto íntegro se reproduce en el anexo 41.

## **21 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL**

### **Generalidades**

21.1 El Comité recordó que el MSC 89 (MSC 90/21), tras examinar el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 89/WP.3), había refrendado el examen realizado por el Grupo del estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general (MSC 88/19/2), en particular su opinión de que el estudio se ajustaba a las Directrices relativas a la EFS.

21.2 El Comité recordó, asimismo, que el MSC 89 había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS que examinara más a fondo las recomendaciones finales del estudio de EFS relativas a las opciones de control del riesgo (OCR) y le asesorara, en particular con respecto a un examen más a fondo por los subcomités pertinentes.

21.3 El Comité recordó, además, que el MSC 89 había acordado que el Grupo de trabajo GBS/EFs, en el presente periodo de sesiones, debería examinar detalladamente las OCR recomendadas.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

21.4 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad (MSC 90/21/1), en el que se ofrecen explicaciones más detalladas sobre el examen efectuado por el anterior Grupo de expertos en EFS acerca de la EFS sobre la seguridad de los buques de carga general, para facilitar el examen por el Comité, y se formulan varias recomendaciones.

21.5 Al considerar la posibilidad de remitir las OCR recomendadas en el estudio de EFS a los subcomités, el Comité, tras reconocer la importancia de la mejora de la seguridad de los buques de carga general y recordar que el estudio de EFS estaba en consonancia con las Directrices relativas a la EFS, decidió encargar al Grupo de trabajo GBS/EFs que preparara un plan de acción a fin de que los subcomités examinaran las recomendaciones finales (OCR), para lo cual deberían tener en cuenta el informe del Grupo de trabajo por correspondencia.

21.6 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Secretario General sobre la celebración, en 2013, del Simposio sobre la Seguridad de los Buques, que se había aplazado.

### **Instrucciones para el Grupo de trabajo GBS/EFS**

21.7 A continuación, el Comité encargó al Grupo de trabajo GBS/EFS, constituido en relación con el punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.13), que, teniendo presentes las observaciones y decisiones del Pleno y basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 90/21/1), preparase planes de acción para los subcomités pertinentes, a fin de que examinaran más a fondo las recomendaciones finales (OCR) incluidas en el estudio de la IACS de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general (MSC 88/19/2) y asesoraran oportunamente al Comité.

### **Informe del Grupo de trabajo GBS/EFS**

21.8 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo GBS/EFS (MSC 90/WP.7) que trata de este punto del orden del día, el Comité tomó las medidas que se indican a continuación.

21.9 Con respecto a las recomendaciones finales (OCR) incluidas en el estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general (MSC 88/19/2), el Comité aceptó los planes de acción para los subcomités pertinentes relativos al examen de la seguridad de los buques de carga general y encargó a dichos subcomités que tomaran las medidas correspondientes, basándose en el anexo 4 del documento MSC 90/WP.7.

21.10 Con respecto al resultado previsto para 2012-2013 sobre el examen de la seguridad de los buques de carga general (5.2.1.7), el Comité acordó que los subcomités pertinentes deberían incluirse como órganos asociados y que el citado resultado se incluyera en los órdenes del día bienales de los subcomités pertinentes y en los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, según proceda (véanse los párrafos 25.7, 25.10, 25.15, 25.20, 25.29 y 25.39).

## **22 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS**

### **Resultados del FAL 37**

22.1 El Comité recordó que el MSC 88, al examinar la cuestión del acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevar los buques, había pedido a la Secretaría que distribuyera un cuestionario sobre el acceso en línea a los certificados y documentos, mediante una circular FAL, a reserva de que los respectivos Presidentes del MEPC y del Comité de Facilitación adoptaran una decisión en el mismo sentido, a fin de que el FAL 37 pudiera recibir suficientes observaciones para continuar examinando esta cuestión.

22.2 Se recordó al Comité que el FAL 37 había tomado una decisión respecto de una hoja de ruta de medidas a adoptar, que incluían la consideración de la posibilidad de trabajar con otros comités pertinentes a fin de determinar en qué condiciones sería aceptable un sistema de acceso electrónico a los documentos y certificados o una versión electrónica de los mismos, basándose en los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos.

22.3 Se informó al Comité de que, si bien el MEPC 63 había acordado la elaboración de un sistema que permita disponer de ejemplares electrónicos de los documentos y certificados que han de llevar los buques con fines de facilitación, se invitará al MSC 91 a que examine los resultados del FSI 20 respecto de la necesidad de continuar aclarando el significado del término "originales" en alusión a los certificados que se lleven a bordo.

22.4 Asimismo, se informó al Comité de que la A 27 había acordado un proceso de examen periódico de los instrumentos obligatorios de la OMI a fin de reducir las cargas administrativas que supone la adopción de la resolución A.1043(27), y que se preveía que el C 108 constituyera el Grupo directivo de alto nivel para reducir las prescripciones administrativas, con el mandato pertinente.

22.5 En este contexto, el Comité acordó que esta cuestión siguiera examinándose durante el MSC 91, a la luz de la decisión del C 108, junto con todo resultado pertinente del FSI 20, y alentó a los Estados Miembros a participar en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, constituido por el Comité de Facilitación, sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, coordinado por los Estados Unidos\*.

### **Resultados de la JWGMSA 5**

22.6 Se informó al Comité de que el C 106 había examinado el informe de la 4ª reunión del Grupo mixto de trabajo sobre el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros (JWGMSA 4) y había tomado nota de que se le había invitado a tomar una decisión, a más tardar en el C 109 (que se celebraría en otoño de 2012), acerca de la cuestión de la confidencialidad en el contexto de un plan obligatorio, en particular con respecto a la divulgación de los informes de auditoría a todos los Estados Miembros. El Consejo también había examinado el documento C 106/8/2 (Bahamas), en el que se propone que la Organización adopte el impreso de la OACI para notificar los resultados de las auditorías a fin de resolver la cuestión de la confidencialidad, y había remitido el documento al Grupo mixto de trabajo para que lo examinara en el contexto de un plan obligatorio de auditorías. El Consejo también había solicitado al Grupo mixto de trabajo que informase de los resultados al MSC y al MEPC para que los examinaran en el contexto de los instrumentos obligatorios de su competencia, antes de que el C 109 adoptase una decisión al respecto.

22.7 El Comité examinó los resultados de la JWGMSA 5 (MSC 90/22/3) sobre la cuestión de la confidencialidad y el impreso de notificación, en particular si su función, con respecto al Convenio SOLAS 1974 y su Protocolo de 1988, el Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, el Convenio de Arqueo 1969, el Reglamento de Abordajes 1972 y el Convenio de Formación, enmendado, o la de los Estados Miembros que son Partes en dichos instrumentos, resulta afectada en relación con la aplicación de las disposiciones de dichos instrumentos ante la divulgación de:

- .1 los resultados de las auditorías, en el formato estipulado en el informe resumido; y
- .2 las observaciones de los Estados Miembros sobre los avances en la implantación de su plan de medidas correctivas.

---

**Coordinador:**

Sr. Roger Butturini  
United States Coast Guard  
United States Department of Homeland Security  
Correo electrónico: [roger.k.butturini@uscg.mil](mailto:roger.k.butturini@uscg.mil)



22.8 Con respecto a la cuestión de la confidencialidad, la delegación de Noruega presentó una visión general de la necesidad de transparencia y las repercusiones de la divulgación de los informes de auditoría que fue posteriormente respaldada por varias delegaciones, mientras que otras delegaciones manifestaron cierta inquietud al respecto. La declaración de la delegación de Noruega sobre dicha visión general figura en el anexo 42. Algunas delegaciones destacaron los objetivos principales del plan de auditorías, tanto en su forma voluntaria actual como con carácter de plan obligatorio en un futuro, en particular, la vital necesidad de ayudar más a los Estados Miembros a mejorar sus capacidades y su actuación general con respecto a la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI mediante la prestación de asistencia técnica y, al mismo tiempo, realizar una valiosa aportación a la función normativa de la Organización, y opinaron que la disponibilidad de los informes de auditoría también podría contribuir al logro de los objetivos mencionados.

22.9 Tras considerar las cuestiones planteadas acerca de la divulgación de los informes resumidos y las observaciones formuladas por un Estado Miembro acerca de los avances en la implantación de su plan de medidas correctivas, el Comité acordó, por una ligera mayoría, que la divulgación del informe resumido, mediante el formulario adjunto al documento MSC 90/22/3, y de las observaciones conexas del Estado Miembro no tendría ningún efecto negativo en su función ni en la de un Estado Miembro como Parte en los instrumentos de que se trate. También reconoció que la divulgación del informe y las observaciones podría repercutir de forma positiva en la labor del Comité, en particular en su examen de la implantación de los instrumentos y la labor normativa de la Organización.

22.10 La delegación de China, respaldada por otras delegaciones, reconoció la opinión del Comité y destacó que deberían respetarse la soberanía de los Estados Miembros y toda diferencia en las prácticas nacionales.

### **Estado jurídico de los convenios**

22.11 El Comité tomó nota de la información sobre los convenios, protocolos y enmiendas a los mismos respecto de los cuales la OMI ejerce funciones de depositario y que están relacionados con la labor del Comité, al 31 de marzo de 2012 (MSC 90/22 y MSC 90/INF.2), y la Secretaría le presentó información actualizada sobre los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión a convenios y protocolos de la OMI relacionados con la seguridad y la protección.

22.12 El Comité tomó nota de que la información presentada en copia impresa en los anexos 2 y 3 del documento MSC 90/INF.2 también está disponible en el sitio público de la OMI en la Red, acordó dejar de recibir esta información en copia impresa y solicitó a la Secretaría que informara de ello al MEPC. Dado que la información del anexo 1 del documento anteriormente mencionado también se presenta al Consejo y a la Asamblea, el Comité recomendó que el MEPC y el Consejo dejaran de examinar esta información en copia impresa, a reserva de que también se solicite a la Secretaría que publique esta información en el sitio en la Red.

### **Aclaración de la regla V/23 del Convenio SOLAS**

22.13 El Comité recordó que, al adoptar las enmiendas a la regla V/23 del Convenio SOLAS (resolución MSC.308(88)), el MSC 88 había aprobado una interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS, que trata de la fecha de instalación del equipo y los medios para el transbordo de prácticos (MSC.1/Circ.1375). Se prevé que las enmiendas entren en vigor el 1 de julio de 2012.

22.14 En este contexto, el Comité, tras examinar los documentos MSC 90/22/1 y Corr.1 (IACS), en los cuales se pedía una aclaración de la interpretación de la expresión "fecha de instalación" con respecto al equipo y los medios para el transbordo de prácticos en virtud de lo dispuesto en la regla V/23 del Convenio SOLAS, y convenir en que la interpretación que figura en la circular MSC.1/Circ.1375 quizás no propicie una implantación uniforme, pidió a la Secretaría que publicara la circular MSC.1/Circ.1375/Rev.1 para revisar el párrafo 1.2 de la circular MSC.1/Circ.1375, a fin de armonizarlo con otras interpretaciones de la OMI que tratan de la fecha de instalación, basándose en el texto propuesto por la IACS.

### **Aplicación de la regla III/1.5 del Convenio SOLAS**

22.15 El Comité recordó que, en relación con la cuestión de los sistemas de suelta y recuperación con carga de los botes salvavidas, el MSC 89 había adoptado enmiendas a la regla III/1.5 del Convenio SOLAS (MSC.317(89)) y al capítulo IV del Código IDS (MSC.320(89)). Está previsto que las enmiendas al Convenio SOLAS y al Código IDS entren en vigor el 1 de enero de 2013.

22.16 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 90/22/2 (IACS), en el cual se pedía una aclaración de la expresión "primera entrada en dique seco programada", en virtud de lo dispuesto en la regla III/1.5 del Convenio SOLAS, enmendada por la resolución MSC.317(89), y observó que esta expresión significa "el primer reconocimiento programado del fondo exterior del buque fuera del agua". La IACS también propuso incluir una referencia pertinente en los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011 (resolución A.1052(27)), a fin de registrar la aplicación de este instrumento obligatorio a los buques construidos el 1 de julio de 2014 o posteriormente, tal como se aclara en la circular MSC.1/Circ.1393.

22.17 Tras confirmar el entendimiento de que la nueva regla III/1.5 del convenio SOLAS se aplica a todos los buques, incluidos los buques existentes y los buques nuevos construidos el 1 de julio de 2014 o posteriormente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1445: "Aclaración de la expresión "primera entrada en dique seco programada" que figura en la regla III/1.5 del Convenio SOLAS, enmendada mediante la resolución MSC.317(89)".

22.18 Con respecto a la aclaración de la aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS y las enmiendas conexas al capítulo IV del Código IDS, cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2013, el Comité, tras recordar las razones de las decisiones adoptadas por el Subcomité DE, el cual tuvo en cuenta las restricciones relacionadas con la fabricación del equipo nuevo, no estuvo de acuerdo con que era necesario disponer de orientaciones adicionales sobre su implantación y supervisión, tal como proponía la IACS. En este contexto, el Comité recomendó que los Estados Miembros fueran prudentes y pragmáticos al aplicar las prescripciones relativas a los sistemas de suelta y recuperación con carga de los botes salvavidas de los buques construidos antes del 1 de julio de 2014.

### **Sitio de la IACS en la Red sobre las interpretaciones unificadas**

22.19 El observador de la IACS informó al Comité de que una lista de las interpretaciones unificadas (IU) de la IACS, los instrumentos de la OMI a que hacen referencia, las fechas de presentación a la Organización y los resultados de su examen por la Organización (por ejemplo, la publicación de las circulares pertinentes para su distribución) puede obtenerse gratuitamente en forma de una hoja de cálculo en Excel en la siguiente dirección de internet: <http://www.iacs.org.uk/publications/publications.aspx?pageid=4&sectionid=4> e invitó a los usuarios futuros de la información a que formularan las observaciones que estimasen oportunas.

## **23 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES**

- 23.1 El Comité examinó el documento MSC 90/23 (Secretaría) y tomó nota de:
- .1 la decisión del C 106 con respecto al carácter consultivo y el examen en curso de las Directrices para la atribución del carácter consultivo; y
  - .2 la aprobación por el C/ES.26 de un acuerdo de cooperación entre la OMI y la Comisión del Océano Índico (COI).

## **24 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ**

24.1 El Comité recordó que el C/ES.26 había acordado, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 de la resolución A.1013(26), incorporar, con efecto inmediato, en las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, la lista de comprobación para identificar prescripciones y cargas administrativas en el futuro, y había pedido a los Comités que actualizaran adecuadamente las Directrices sobre organización y método de trabajo, y a los Estados Miembros que cumplieran lo dispuesto en dichas Directrices.

24.2 De conformidad con la petición mencionada, el Comité examinó el documento MSC 90/24 (Secretaría), que contiene propuestas de enmienda a las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2) a fin de incorporar la lista de comprobación para identificar prescripciones y cargas administrativas, y, tras tomar nota de que el MEPC 63 ya había acordado enmendar las Directrices de manera similar, aceptó las enmiendas propuestas, cuyo objetivo es actualizar las Directrices, y observó que las disposiciones enmendadas se aplicarían a los documentos presentados al MSC 91 y a todas las reuniones subsiguientes de los subcomités. Asimismo, el Comité pidió a la Secretaría que revisara las Directrices en consecuencia y que las publicara en el sitio de la OMI en la Red.

## **25 PROGRAMA DE TRABAJO**

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

### ***GENERALIDADES***

25.1 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se habían reunido desde el MSC 89 (MSC 90/25 y adiciones), las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)), las diversas propuestas relativas a nuevos resultados presentadas en el periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y los subcomités interesados, la evaluación preliminar de dichas propuestas (MSC 90/WP.2), realizada por el Presidente con ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4), así como las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los órdenes del día bienales de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones y adoptó las medidas que se indican a continuación.

25.2 A este respecto, el Comité había debatido sobre la conveniencia de que los documentos en los que se formulen observaciones sobre las propuestas relativas a resultados no previstos se incluyan en la evaluación preliminar, anteriormente mencionada, de dichas propuestas que efectúa el Presidente (MSC 90/WP.2) y acordó que las futuras evaluaciones sólo deberían contener el análisis de las propuestas iniciales de nuevos resultados.

25.3 Varias delegaciones manifestaron que les preocupaba el número de propuestas relativas a resultados no previstos que se presentan al periodo de sesiones, especialmente teniendo en cuenta las restricciones presupuestarias de la Organización, y sugirieron que dichas propuestas se remitieran siempre a los órdenes del día postbienales del Comité. La falta de transparencia respecto de los costes de implantación de las propuestas nuevas también fue motivo de preocupación.

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

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

##### **Medios secundarios de respiración de los tanques de carga**

25.5 El Comité examinó una propuesta del BLG 16 (BLG 16/16, anexo 7) de incluir un resultado no previsto a fin de enmendar las disposiciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los medios secundarios de respiración de los tanques de carga en el orden del día bienal del Subcomité, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Elaboración de enmiendas a las disposiciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los medios secundarios de respiración de los tanques de carga", asignando un periodo de sesiones para ultimar el punto. Tras un breve debate acerca de qué Subcomité debería ser el órgano coordinador de este resultado, el Comité decidió que el Subcomité FP coordinase el resultado, en colaboración con el Subcomité BLG.

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

25.6 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013 con respecto a cuestiones relativas a la seguridad marítima, tal como figura en el anexo 29, y el orden del día provisional del BLG 17, que figura en el anexo 30, y pidió a la Secretaría que informase al MEPC al respecto.

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

##### **Labor ulterior sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de carga general**

25.7 El Comité recordó que, al tratar el punto 21 de su orden del día (Seguridad de los buques de carga general), tras examinar el documento MSC 90/WP.7, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité DSC correspondiente a 2012-2013 el

resultado 5.2.1.7 titulado "Examen de la seguridad de los buques de carga general", fijando 2013 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que examinara las opciones pertinentes de control del riesgo, enumeradas en el anexo 4 del documento MSC 90/WP.7, y que incluyera el resultado en el orden del día provisional del DSC 18 (véase el párrafo 21.9).

### **Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DSC 17**

25.8 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013, tal como figura en el anexo 29, y el orden del día provisional del DSC 17, que figura en el anexo 30.

25.9 El Comité, tras tomar nota de que, debido a la proximidad de las fechas de celebración del DSC 17 y el MSC 91, éste último sólo examinaría las cuestiones urgentes derivadas del DSC 17, de conformidad con las Directrices de los Comités, acordó que las siguientes cuestiones resultantes del DSC 17 serían examinadas por el MSC 91, como cuestiones urgentes, y que el resto se examinaría en el MSC 92:

- .1 enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados;
- .2 enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y circulares conexas;
- .3 revisión de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte; y
- .4 enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos (cuestiones relacionadas con la licuefacción de la carga únicamente).

### ***SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)***

#### **Labor ulterior sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de carga general**

25.10 El Comité recordó que, al tratar el punto 21 de su orden del día (Seguridad de los buques de carga general), tras examinar el documento MSC 90/WP.7, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité FP correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del FP 56, el resultado 5.2.1.7 titulado: "Examen de la seguridad de los buques de carga general", fijando 2013 como año previsto de ultimación, y encargó al Subcomité que examinara las opciones pertinentes de control del riesgo enumeradas en el anexo 4 del documento MSC 90/WP.7 (véase el párrafo 21.9).

#### **Medios secundarios de respiración de los tanques de carga**

25.11 El Comité recordó que, tras el examen de una propuesta al respecto del BLG 16, había acordado incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado: "Elaboración de enmiendas a las disposiciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los medios secundarios de respiración de los tanques de carga", asignando un periodo de sesiones para ultimar la labor y con el Subcomité FP como órgano coordinador del resultado en colaboración con el Subcomité BLG (véase el párrafo 25.5).

**Crterios de funcionamiento relativos a la seguridad de la vida humana aplicables a los proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios**

25.12 El Comité examinó el documento MSC 90/25/3 (Estados Unidos), en el que se propone enmendar las Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios (MSC/Circ.1002) mediante la inclusión de criterios de funcionamiento relativos a la seguridad de la vida humana, y acordó incluir en el orden del día postbienio del Comité un resultado titulado: "Elaboración de criterios de funcionamiento relativos a la seguridad de la vida humana aplicables a los proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios (MSC/Circ.1002)", asignando un periodo de sesiones para ultimar la labor y con el Subcomité FP como órgano coordinador.

**Elaboración de una interpretación de la regla II-2/13.6 del Convenio SOLAS sobre los medios de evacuación de los espacios de carga rodada**

25.13 El Comité examinó el documento MSC 90/25/16 (Suecia), en el que se propone la elaboración de una interpretación de la regla II-2/13.6 del Convenio SOLAS en relación con los medios de evacuación de los espacios de carga rodada en los buques de carga, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del FP 56 un resultado titulado: "Elaboración de una interpretación de la regla II-2/13.6 del Convenio SOLAS sobre los medios de evacuación de los espacios de carga rodada", fijando 2013 como año de ultimación previsto.

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

25.14 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013, tal como figura en el anexo 29, y el orden del día provisional del FP 56, que figura en el anexo 30.

***SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI)*****Labor ulterior sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de carga general**

25.15 El Comité recordó que, al tratar el punto 21 de su orden del día (Seguridad de los buques de carga general), tras examinar el documento MSC 90/WP.7, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité FSI correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del FSI 21 el resultado 5.2.1.7 titulado: "Examen de la seguridad de los buques de carga general", fijando 2013 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que examine las opciones pertinentes de control del riesgo enumeradas en el anexo 4 del documento MSC 90/WP.7 (véase párrafo 21.9).

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

25.16 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013 con respecto a cuestiones relativas a la seguridad marítima, tal como figura en el anexo 29, y el orden del día provisional del FSI 21, que figura en el anexo 30, y pidió a la Secretaría que informase al MEPC al respecto.

---

***SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ COMSAR)*****Revisión de las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo**

25.17 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 90/25/7 (China), había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité NAV correspondiente a 2012-2013 un resultado no previsto titulado: "Revisión de las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo", fijando 2013 como año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité COMSAR, cuando lo solicite el Subcomité NAV, y encargó al Subcomité que incluyera el resultado en el orden del día provisional del NAV 59 (véase el párrafo 25.24).

**Examen y modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)**

25.18 El Comité examinó la propuesta del COMSAR 16 (COMSAR 16/17, anexo 2) de examinar el SMSSM y elaborar un programa para implantar las conclusiones del examen, modernizar el SMSSM y satisfacer las necesidades en materia de comunicaciones para la estrategia de navegación-e, y acordó incluir en los órdenes del día bienales correspondientes a 2012-2013 de los Subcomités COMSAR, NAV y STW y en los órdenes del día provisionales del COMSAR 17 y el STW 44 un resultado no previsto titulado: "Examen y modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", fijando 2017 como año de ultimación previsto y con el Subcomité COMSAR como órgano coordinador.

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

25.19 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013, tal como figura en el anexo 29, y el orden del día provisional del COMSAR 17, que figura en el anexo 30.

***SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)*****Labor ulterior sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de carga general**

25.20 El Comité recordó que, en relación con el punto 21 de su orden del día (Seguridad de los buques de carga general), tras examinar el documento MSC 90/WP.7, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité NAV correspondiente a 2012-2013 el resultado 5.2.1.7 titulado: "Examen de la seguridad de los buques de carga general", fijando 2013 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que examinara las opciones pertinentes de control del riesgo enumeradas en el anexo 4 del documento MSC 90/WP.7 y que incluyera el resultado en el orden del día provisional del NAV 59 (véase el párrafo 21.9).

**Examen y modernización del SMSSM**

25.21 El Comité recordó que, tras haber examinado una propuesta al respecto del COMSAR 16, había acordado incluir en los órdenes del día bienales correspondientes a 2012-2013 de los Subcomités COMSAR, NAV y STW y en los órdenes del día provisionales del COMSAR 17 y STW 44 un resultado no previsto titulado: "Examen y modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", fijando 2017 como año de ultimación previsto y con el Subcomité COMSAR como órgano coordinador, en colaboración con los Subcomités NAV y STW, cuando lo solicite el Subcomité COMSAR (véase el párrafo 25.18).

**Revisión de la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak (resolución A.486(XII))**

25.22 El Comité examinó los documentos MSC 90/25/2 (Alemania y otros), en el que se propone revisar la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak (resolución A.486(XII)), y MSC 90/25/21 (Islas Marshall, Liberia, Singapur, ICS y CLIA), en el que se presentan observaciones sobre la propuesta. Tras deliberar al respecto, el Comité acordó excluir la propuesta de un nuevo anexo del ámbito de la labor e incluyó, en el orden del día bienal correspondiente a 2012-2013 del Subcomité NAV, un resultado no previsto titulado: "Revisión de la información que figura en los actuales anexos de la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak (resolución A.486(XII))", fijando 2013 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que incluya el resultado en el orden del día provisional del NAV 59. Tras tomar nota de que estaba previsto que el NAV 59 se celebrara después del MSC 92, pero antes de la A 28, el Comité autorizó al Subcomité NAV a que presentara la resolución revisada de la Asamblea directamente a la A 28.

**Revisión de la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el Báltico (resolución A.480(XII))**

25.23 El Comité examinó el documento MSC 90/25/15 (Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia), en el que se propone revisar la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el Báltico (resolución A.480(XII)), actualizando los anexos existentes y añadiendo un nuevo anexo en el que se explique de manera pormenorizada los factores que se han de tomar en cuenta al considerar el empleo de prácticos de altura. Tras deliberar al respecto, el Comité acordó excluir la propuesta de un nuevo anexo del ámbito de la labor e incluyó, en el orden del día bienal del Subcomité NAV correspondiente a 2012-2013, un resultado no previsto titulado: "Revisión de la información que figura en los actuales anexos de la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el Báltico (resolución A.480(XII))", fijando 2013 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que incluya el resultado en el orden del día provisional del NAV 59. Tras tomar nota de que estaba previsto que el NAV 59 se celebrara después del MSC 92, pero antes de la A 28, el Comité autorizó al Subcomité NAV a que presentara la resolución revisada de la Asamblea directamente a la A 28.

**Revisión de las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo**

25.24 El Comité examinó el documento MSC 90/25/7 (China), en el que se propone enmendar las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo (resolución A.917(22), enmendada por la resolución A.956(23)) mediante la inclusión de prescripciones operacionales para los AIS-SART, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NAV correspondiente a 2012-2013 un resultado no previsto titulado: "Revisión de las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo", fijando 2014 como año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité COMSAR cuando lo solicite el Subcomité NAV, y encargó al Subcomité NAV que incluya el resultado en el orden del día provisional del NAV 59.



---

## **Normas de funcionamiento para los receptores de navegación de a bordo multisistema**

25.25 El Comité examinó el documento MSC 90/25/8 (Finlandia, Francia, República de Corea, IALA y CIRM), en el que se propone elaborar nuevas normas de funcionamiento para los receptores marítimos que pueden utilizar diversos sistemas de radionavegación o combinaciones de sistemas y, tras tomar nota de las opiniones de que deberían examinarse los resultados de la labor en curso del Subcomité NAV con respecto a la navegación-e antes de iniciar la labor sobre esta cuestión, acordó incluir en el orden del día postbiental del Comité un resultado no previsto titulado: "Elaboración de normas de funcionamiento para los receptores de navegación de a bordo multisistema", con dos periodos de sesiones necesarios para ultimar la labor y designando al Subcomité NAV como órgano coordinador.

### **Refundición de las circulares relacionadas con los SIVCE**

25.26 El Comité examinó el documento MSC 90/25/13 (Australia, Canadá, Reino Unido, ICS, OHI y NI), en el que se propone refundir diversas circulares MSC, SN y STW relacionadas con los SIVCE en un único documento, a fin de facilitar orientaciones claras e inequívocas sobre los SIVCE y su utilización, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NAV correspondiente a 2012-2013 un resultado no previsto titulado: "Refundición de las circulares de la OMI relacionadas con los SIVCE", fijando 2014 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que incluya el resultado en el orden del día provisional del NAV 59.

### **Aclaración de la regla V/27 del Convenio SOLAS**

25.27 El Comité examinó el documento MSC 90/25/14 (Australia, Reino Unido, OHI y NI), en el que se propone añadir notas explicativas a pie de página con respecto a la regla V/27 del Convenio SOLAS a fin de facilitar orientaciones sobre las publicaciones náuticas electrónicas, así como los documentos MSC 90/25/18 (ICS) y MSC 90/25/20 (Alemania), en los que se presentan observaciones al respecto, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NAV correspondiente a 2012-2013 un resultado no previsto titulado: "Elaboración de notas explicativas a pie de página con respecto a las reglas V/15, V/18, V/19 y V/27 del Convenio SOLAS", fijando 2014 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que incluya este resultado en el orden del día provisional del NAV 59.

### **Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del NAV 58**

25.28 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013, tal como figura en el anexo 29, y confirmó el orden del día provisional del NAV 58, que figura en el anexo 30.

### ***SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)***

#### **Labor ulterior sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de carga general**

25.29 El Comité recordó que, al tratar el punto 21 de su orden del día (Seguridad de los buques de carga general), tras examinar el documento MSC 90/WP.7, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité DE correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del DE 57, el resultado 5.2.1.7 titulado: "Examen de la seguridad de los buques de carga general", fijando 2013 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que examinara las opciones pertinentes de control del riesgo enumeradas en el anexo 4 del documento MSC 90/WP.7 (véase el párrafo 21.9).

**Elaboración de orientaciones relativas al personal que participa en las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra**

25.30 El Comité recordó que, tras haber examinado el documento MSC 90/25/9 (República de Corea), había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité STW correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del STW 44 un resultado no previsto titulado: "Elaboración de orientaciones relativas al personal que participa en las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra", fijando 2014 como año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité DE cuando lo solicite el Subcomité STW (véase el párrafo 25.42).

**Prescripción para que los chigres de izada se sometan a prueba tras cualquier labor de mantenimiento, reparación o modificación**

25.31 El Comité examinó el documento MSC 90/25/4 (Reino Unido), en el que se propone enmendar las Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco (MSC.1/Circ.1331) añadiendo el requisito de que los chigres de izada se sometan a prueba tras cualquier labor de mantenimiento, reparación o modificación que pudiera afectar al funcionamiento en condiciones de seguridad de las escalas reales, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado: "Elaboración de una prescripción para someter a prueba los chigres de izada tras su mantenimiento, reparación o modificación (MSC.1/Circ.1331)", asignando un periodo de sesiones para ultimar la labor y con el Subcomité DE como órgano coordinador.

25.32 El observador de la IACS, tras tomar nota de que la implantación mundial y coherente de la regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS y la utilización de la circular MSC.1/Circ.1331 eran cuestiones importantes, llamó la atención sobre el hecho de que todos los miembros de la IACS que actúan como organizaciones reconocidas, a menos que los Estados de abanderamiento impartan instrucciones en sentido contrario, aplicaban las disposiciones establecidas en la circular MSC.1/Circ.1331, e informó al Comité de que, basándose en su experiencia, la IACS estimaba que la propuesta de revisar esta circular era oportuna, bienvenida y necesaria. La IACS aguardaba con interés debatir sobre lo que se entiende por "persona competente" y sobre la manera de interpretar la frase "prueba de funcionamiento con la carga operacional máxima especificada", denominada "prueba de funcionamiento" en el párrafo 13 del documento MSC 90/25/4, confirmando el entendimiento de la IACS de que la frase significaba una prueba de sujeción estática con la carga uniforme de la escala real y la izada y bajada de la escala sin carga.

**Aclaración de las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a las pruebas de los aparatos de gobierno**

25.33 El Comité examinó el documento MSC 90/25/5 (Alemania), en el que se propone enmendar las reglas II-1/29.3.2 y 29.4.2 del Convenio SOLAS proporcionando la posibilidad de realizar cálculos, en vez de pruebas de los aparatos de gobierno en condición de carga plena, para extrapolar los resultados obtenidos de la condición de prueba real a la condición de carga plena, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité DE correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del DE 57 un resultado no previsto titulado: "Elaboración de enmiendas a las reglas II-1/29.3.2 y 29.4.2 del Convenio SOLAS para aclarar las prescripciones relativas a las pruebas de los aparatos de gobierno", fijando 2013 como año previsto de ultimación.

---

### **Elaboración de enmiendas a las Directrices para los buques provistos de sistemas de posicionamiento dinámico (MSC/Circ.645)**

25.34 El Comité examinó el documento MSC 90/25/17 (Estados Unidos, IADC e IMCA), en el que se propone enmendar y actualizar las Directrices para los buques provistos de sistemas de posicionamiento dinámico (MSC/Circ.645) a fin de abordar la tecnología actual empleada en los buques modernos cuyo tamaño es cada vez mayor y que navegan en aguas más profundas, y acordó incluir en el orden del día postbiental del Comité un resultado titulado: "Elaboración de enmiendas a las Directrices para los buques provistos de sistemas de posicionamiento dinámico (MSC/Circ.645)", asignando dos periodos de sesiones para ultimar la labor y con el Subcomité DE como órgano coordinador.

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

25.35 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013, tal como figura en el anexo 29, y el orden del día provisional del DE 57, que figura en el anexo 30.

### **Cuestiones urgentes que ha de examinar el MSC 92**

25.36 El Comité, tras tomar nota de que, debido a la proximidad de las fechas de celebración del DE 57 y el MSC 92, este último sólo examinaría las cuestiones urgentes derivadas del DE 57, de conformidad con las Directrices de los Comités, acordó que las siguientes cuestiones resultantes del DE 57 serían examinadas por el MSC 92, como cuestiones urgentes, y que el resto se examinaría en el MSC 93:

- .1 elaboración de enmiendas a la regla II-1/40.2 del Convenio SOLAS relativas a las prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas;
- .2 obligatoriedad de las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1;
- .3 elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento;
- .4 elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares;
- .5 clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código no obligatorio relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro;
- .6 enmiendas a la regla II-1/11 del Convenio SOLAS y elaboración de las directrices conexas para garantizar la idoneidad de los medios de prueba de los compartimientos estancos; y
- .7 elaboración de enmiendas a las reglas II-1/29.3.2 y 29.4.2 del Convenio SOLAS para aclarar las prescripciones relativas a las pruebas de los aparatos de gobierno.

***SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SUBCOMITÉ SLF)*****Elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque**

25.37 El Comité examinó la propuesta del SLF 54 (SLF 54/17, anexo 1) de ampliar el alcance del resultado sobre la "Elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque" a fin de incluir la elaboración de prescripciones sobre la obligatoriedad de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad y de ampliar también el año previsto de ultimación hasta 2013, además del documento MSC 90/13/3 (China, España, Finlandia, Islas Marshall, Liberia, Panamá, Reino Unido, OCIMF y RINA), en el que también se aborda la cuestión, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité SLF correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del SLF 55 un resultado no previsto titulado: "Elaboración de prescripciones sobre la obligatoriedad de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad", fijando 2013 como año de ultimación previsto, a fin de que se elaborasen junto con las pertinentes directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque.

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

25.38 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013, tal como figura en el anexo 29, y el orden del día provisional del SLF 55, que figura en el anexo 30.

***SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)*****Labor ulterior sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de carga general**

25.39 El Comité recordó que, al tratar el punto 21 de su orden del día (Seguridad de los buques de carga general), tras examinar el documento MSC 90/WP.7, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité STW correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del STW 44 el resultado 5.2.1.7 titulado: "Examen de la seguridad de los buques de carga general", fijando 2013 como año de ultimación previsto, y encargó al Subcomité que examine las opciones pertinentes de control del riesgo enumeradas en el anexo 4 del documento MSC 90/WP.7 (véase párrafo 21.9).

**Examen y modernización del SMSSM**

25.40 El Comité recordó que, tras examinar la propuesta al respecto del COMSAR 16, había acordado incluir en los órdenes del día bienales correspondientes a 2012-2013 de los Subcomités COMSAR, NAV y STW y en los órdenes del día provisionales del COMSAR 17 y STW 44 un resultado no previsto titulado: "Examen y modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos", fijando 2017 como año de ultimación previsto y con el Subcomité COMSAR como órgano coordinador, en colaboración con los Subcomités NAV y STW, cuando lo solicite el Subcomité COMSAR (véase el párrafo 25.18).

**Transferencia de los expedientes de averías y mantenimiento del buque correspondientes al equipo fundamental para la seguridad**

25.41 El Comité examinó el documento MSC 90/25/6 (Canadá y República de Corea), en el que se propone enmendar la sección 10 del Código IGS incluyendo una prescripción sobre la transferencia de los expedientes de averías y mantenimiento del buque correspondientes al

equipo fundamental para la seguridad, y el documento MSC 90/25/19 (Alemania), en el que se presentan observaciones sobre la propuesta y se sugiere elevar a nivel de los Comités la consideración del resultado propuesto en el documento MSC 90/25/6, proponiendo que sea el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano el que abordara la cuestión. Tras examinar la cuestión, el Comité acordó remitir ambos documentos al Subcomité STW para que los examine en relación con el actual resultado sobre la "Mejora de la eficacia y facilidad de uso del Código Internacional de Gestión de la Seguridad", que se ha incluido en el orden del día provisional del STW 44.

#### **Elaboración de orientaciones relativas al personal que participa en las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra**

25.42 El Comité examinó el documento MSC 90/25/9 (República de Corea), en el que se propone elaborar nuevas orientaciones relativas al personal encargado de las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra, o que interviene en ellas, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité STW correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del STW 44 un resultado no previsto titulado: "Elaboración de orientaciones relativas al personal que participa en las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra ", fijando 2014 como año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité DE cuando lo solicite el Subcomité STW.

#### **Formación de los oficiales de las naves de vuelo rasante (NVR)**

25.43 El Comité examinó el documento MSC 90/25/10 (República de Corea), en el que se propone revisar las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante (NVR) (MSC/Circ.1162), a fin de abordar los principios y recomendaciones generales en relación con los conocimientos teóricos y prácticos y la formación de los oficiales de las NVR que funcionen tanto en la modalidad de desplazamiento como en la de efecto de suelo, mediante la inclusión de requisitos de competencia de los niveles de apoyo y de gestión y la distinción entre las distintas modalidades de funcionamiento, y acordó encargar al Subcomité STW que examine la cuestión, teniendo en cuenta el documento MSC 90/25/10, al tratar el resultado existente titulado: "Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante", que se ha incluido en el orden del día provisional del STW 44.

#### **Revisión de las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro**

25.44 El Comité examinó el documento MSC 90/25/12 (Islas Marshall, Liberia, Vanuatu, IADC e IMCA), en el que se propone revisar las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro (resolución A.891(21)) armonizándolas con las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité STW correspondiente a 2012-2013 y en el orden del día provisional del STW 44 un resultado no previsto titulado: "Revisión de las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro (resolución A.891(21))", fijando 2013 como año de ultimación previsto.

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

25.45 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2012-2013, tal como figura en el anexo 29, y el orden del día provisional del STW 44, que figura en el anexo 30.

### **REFRENDO DE LOS RESULTADOS NO PREVISTOS**

25.46 El Comité, tras haber aceptado los órdenes del día bienales de los subcomités correspondientes a 2012-2013 y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, tal como figuran en los anexos 29 y 30, y de conformidad con las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), invitó al Consejo a que refrendara, para incluirlos en el Plan de acción de alto nivel actual, los siguientes resultados no previstos acordados por el Comité:

- .1 elaboración de una interpretación de la regla II-2/13.6 del Convenio SOLAS sobre los medios de evacuación de los espacios de carga rodada (párrafo 25.13);
- .2 revisión de las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo (párrafos 25.17 y 25.24);
- .3 examen y modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (párrafos 25.18, 25.21 y 25.40);
- .4 revisión de la información que figura en los anexos de la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el Báltico (resolución A.480(XII)) (párrafo 25.22);
- .5 revisión de la información que figura en los anexos de la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak (resolución A.486(XII)) (párrafo 25.23);
- .6 refundición de las circulares de la OMI relacionadas con los SIVCE (párrafo 25.26);
- .7 elaboración de notas explicativas a pie de página con respecto a las reglas V/15, V/18, V/19 y V/27 del Convenio SOLAS (párrafo 25.27);
- .8 elaboración de orientaciones relativas al personal que participa en las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra (párrafos 25.30 y 25.42);
- .9 elaboración de enmiendas a las reglas II-1/29.3.2 y 29.4.2 del Convenio SOLAS para aclarar las prescripciones relativas a las pruebas de los aparatos de gobierno (párrafo 25.33);
- .10 elaboración de prescripciones sobre la obligatoriedad de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad (párrafo 25.37); y
- .11 revisión de las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro (resolución A.891(21)) (párrafo 25.44).

### **SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2012-2013**

25.47 Tras recordar la decisión del MSC 88 (MSC 88/26, párrafo 23.24) de que, en aras de la eficiencia y tal como había solicitado el Consejo, la información sobre la situación de los resultados previstos solamente se incluiría en un anexo del informe del Comité, a fin de evitar la duplicación innecesaria de trabajo, el Comité invitó al C 108 a que tomara nota del

informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013, que figura en el anexo 31.

#### **ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ**

25.48 Tras examinar su orden del día postbienio, elaborado por la Secretaría basándose en las propuestas presentadas por los subcomités en sus últimos periodos de sesiones y en los nuevos resultados acordados en el presente periodo de sesiones (MSC 90/WP.12, anexo 3), el Comité invitó al Consejo a que tomase nota del orden del día postbienio actualizado del Comité de Seguridad Marítima, tal como figura en el anexo 32.

#### **SEGUIMIENTO DEL VIGÉSIMO SÉPTIMO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

25.49 El Comité examinó los resultados del vigésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 90/24/1) y tomó nota de que se le había pedido que adoptase medidas en el contexto de las siguientes resoluciones adoptadas por la Asamblea:

- .1 en el contexto de la resolución A.1037(27): "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2012-2017)", al formular recomendaciones para sus órdenes del día bienales durante el periodo que abarca el Plan estratégico, que tenga presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia diplomática al año;
- .2 en el contexto de la resolución A.1038(27): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013":
  - .1 cuando informe de su labor a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones y al Consejo en los periodos de sesiones que éste celebrará durante el bienio 2012-2013, que se asegure de que presenta información sobre los avances en la consecución de las metas y objetivos de la Organización en el marco de los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;
  - .2 cuando examine propuestas relativas a resultados no previstos, que se asegure, de conformidad con la resolución A.1013(26) y las Directrices de los Comités, según proceda, de que las cuestiones que vayan a tratarse estén dentro del ámbito del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel;
  - .3 de conformidad con la resolución A.1013(26), que presente al Consejo, para que éste lo refrende, todo resultado no previsto que pueda aprobar durante el bienio 2012-2013, a fin de incluirlo en el Plan de acción de alto nivel de dicho bienio;
  - .4 que garantice el cumplimiento pleno de las directrices que figuran en la resolución A.1013(26), en las que se facilita una base uniforme para la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel en toda la Organización y para el fortalecimiento de las prácticas de trabajo existentes mediante la provisión de procedimientos mejorados de planificación y gestión que sean flexibles, asequibles, proporcionales, transparentes y equilibrados;

- .5 que haga hincapié en las responsabilidades específicas de los presidentes, vicepresidentes y secretarios del Consejo, comités y subcomités, para garantizar la aplicación coherente y rigurosa de la resolución A.1013(26) y de las Directrices de los Comités; y
- .6 que se asegure de que, en las medidas de alto nivel y los resultados conexos, especialmente los que entrañen enmiendas a convenios existentes (en particular si éstos llevan poco tiempo en vigor), se tienen plenamente en cuenta las directrices que figuran en la resolución A.500(XII) y se presta la debida atención a la exigencia de demostrar, de forma bien documentada, que existe una necesidad imperiosa de elaborar y adoptar normas nuevas o revisar las existentes;
- .3 en el contexto de la resolución A.1044(27): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", que examine las disposiciones de dicha resolución, así como toda disposición destacada de resoluciones conexas, que haya adoptado o que pueda adoptar el Consejo de Seguridad a este respecto, y que elabore, cuando y para donde sea necesario, orientaciones y recomendaciones que permitan a los Gobiernos Miembros y al sector del transporte marítimo implantar sus disposiciones, tomando en consideración las tendencias y prácticas actuales y emergentes;
- .4 en el contexto de la resolución A.1046(27): "Sistema mundial de radionavegación":
  - .1 que reconozca los sistemas que se ajusten a las prescripciones recogidas en el anexo de esa resolución y publique información sobre los mismos; y
  - .2 que mantenga el informe revisado sobre el estudio de un sistema mundial de radionavegación sometido a examen para introducir en él los cambios que sean necesarios;
- .5 en el contexto de la resolución A.1047(27): "Principios relativos a la dotación mínima de seguridad", que mantenga la resolución sometida a examen y modifique sus disposiciones, según sea oportuno;
- .6 en el contexto de la resolución A.1048(27): "Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 2011 (Código TDC 2011)", que enmiende el Código, según sea necesario, a la luz de los últimos estudios y de la experiencia obtenida en la implantación de las disposiciones que figuran en el mismo;
- .7 en el contexto de la resolución A.1049(27): "Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011)", que mantenga el Código sometido a examen y lo actualice, según sea necesario, a la luz de la experiencia adquirida en su aplicación;
- .8 en el contexto de la resolución A.1050(27): "Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", que



mantenga sometidas a examen las Recomendaciones revisadas y las modifique según sea necesario;

- .9 en el contexto de la resolución A.1051(27): "Adopción del Documento orientativo sobre el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM", que mantenga el documento orientativo del anexo de dicha resolución sometido a examen y lo actualice, según sea necesario, en función de la experiencia adquirida como consecuencia de su aplicación, de conformidad con el procedimiento estipulado en la sección 7 del anexo de dicha resolución;
- .10 en el contexto de la resolución A.1052(27): "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto 2011", que, en colaboración con el MEPC, mantenga sometidos a examen los antedichos procedimientos y los enmiende según sea necesario;
- .11 en el contexto de la resolución A.1053(27): "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011", que, en colaboración con el MEPC, mantenga sometidas a examen las Directrices para efectuar reconocimientos y las enmiende según sea necesario; y
- .12 en el contexto de la resolución A.1054(27): "Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011", que, en colaboración con el MEPC, mantenga el Código sometido a examen y, en colaboración con el Consejo, proponga a la Asamblea enmiendas al mismo.

#### REUNIONES INTERPERIODOS

25.50 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería limitarse al mínimo necesario, el párrafo 3.40 de las Directrices de los Comités y la decisión adoptada por el Comité en su 66º periodo de sesiones de que todos los subcomités deberían examinar a fondo la necesidad de convocar reuniones interperiodos y que, solamente cuando consideren que dichas reuniones son esenciales, deberían presentar al Comité oportunamente una solicitud plenamente justificada para su examen, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, aprobó o confirmó, según procedió, las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 la decimonovena reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento, que se celebrará en Hong Kong (China) del 10 al 14 de septiembre de 2012 (párrafo 8.18);
- .2 una reunión del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará en octubre de 2012 en la sede de la OMI, tal como lo aprobaron el MSC 89 y el MEPC 62 (párrafo 14.2);
- .3 la octava reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, que se celebrará del 8 al 12 octubre de 2012 en la sede de la OMI (párrafo 8.17);
- .4 una reunión del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará en octubre de 2013 en la sede de la OMI, tal como lo aprobó el MEPC 63 (párrafo 14.2); y

- .5 una reunión del Grupo de expertos en EFS, que se celebrará del 21 al 23 de noviembre de 2012 en la sede de la OMI (párrafo 19.20),

e invitó al Consejo a que refrendase las decisiones antedichas.

#### **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 91**

##### **Elaboración de un nuevo capítulo del Convenio SOLAS dedicado a la piratería**

25.51 El Comité examinó el documento MSC 90/25/11 (Ucrania), en el que se propone enmendar el Convenio SOLAS mediante la inclusión de un nuevo capítulo dedicado a la piratería e incorporar el correspondiente resultado en el orden del día provisional del Comité. Tras el pertinente debate, el Comité, al opinar que la propuesta iba más allá del ámbito y del objetivo del Convenio SOLAS, no aceptó su inclusión en el orden del día.

##### **Elaboración de un código de navegación polar obligatorio**

25.52 El Comité recordó su decisión, adoptada al tratar el punto 9 del orden del día (Proyecto y equipo del buque), de incluir en el orden del día del MSC 91 un punto titulado "Conferir carácter obligatorio al código polar" (véase el párrafo 9.32).

##### **Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 91 y el MSC 92**

25.53 El Comité recordó que, tal como había acordado en su 89º periodo de sesiones, el MSC 91 solamente se reuniría durante cinco días y tomó nota de que, por tanto, algunos de los puntos que figuran tradicionalmente en el orden del día no se han incluido en el orden del día del MSC 91.

25.54 El Comité aceptó que las cuestiones de fondo que figuran en los documentos MSC 90/WP.9 y Corr.1 se incluyeran en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 91º y 92º.

##### **Constitución de grupos de trabajo, de redacción y de expertos durante el MSC 91**

25.55 Tras recordar las disposiciones de las Directrices de los Comités en relación con el número de grupos que pueden constituirse en cada periodo de sesiones, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, acordó que en su 91º periodo de sesiones deberían constituirse grupos de trabajo sobre las siguientes cuestiones:

- .1 protección marítima y piratería;
- .2 seguridad de los buques de pasaje; y
- .3 normas basadas en objetivos,

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

25.56 El Comité también acordó que es posible que tenga que constituirse el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG), a la espera del examen de la evaluación preliminar del Vicepresidente.

## **Fechas de los dos próximos periodos de sesiones**

25.57 El Comité tomó nota de que se había previsto que sus periodos de sesiones 91º y 92º se celebrasen, en principio, del 26 al 30 de noviembre de 2012 y del 12 al 21 de junio de 2013, respectivamente.

## **26 OTROS ASUNTOS**

### **Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)**

26.1 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 90/26 (Secretaría) relativa a que el GISIS está formado en la actualidad por 28 módulos, que han sido o están siendo elaborados para la recopilación, el procesamiento y la distribución de datos sobre el transporte marítimo, con objeto de ayudar a los Estados Miembros y a la Secretaría a llevar a cabo sus tareas respectivas y complementarias, elaborar informes y facilitar al público información sobre el transporte marítimo.

### **Cooperación entre la OMI y la IACS sobre el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (QSCS) de la IACS**

26.2 El Comité recordó que el MSC 88 había pedido a la Secretaría que continuara presentando al Comité información actualizada sobre el QSCS de la IACS y también había pedido a la IACS que siguiera contribuyendo a la financiación de los costes del observador de la OMI durante el bienio en curso y había acordado que se sometiera a examen la necesidad de que el observador de la OMI o la Secretaría siguieran participando en el QSCS de la IACS, con la colaboración plena de la IACS, tras el bienio (2010-2011).

26.3 En este contexto, el Comité tomó nota del informe (MSC 90/26/1) sobre la participación del observador de la OMI en la labor del Comité consultivo sobre el QSCS de la IACS, y de la detallada información facilitada sobre las novedades en el Plan a raíz de la transición a los órganos de certificación acreditados (ACB) que asumen la responsabilidad exclusiva e independiente en cuanto a la auditoría y evaluación del cumplimiento del Plan.

26.4 Tras observar que el actual acuerdo entre la IACS y la OMI con respecto a la participación del observador de la OMI en el Plan vencerá a finales de junio de este año, el Comité pidió a la Secretaría que prorrogara el acuerdo para la participación de la OMI en el QSCS de la IACS durante el bienio en curso (2012-2013), con las contribuciones financieras que aporta la IACS, y presentara un informe al MSC 92.

### **Declaraciones relativas al suceso del buque de carga general "Erol Senkaya"**

26.5 La delegación de Turquía informó al Comité de que el 19 de mayo de 2012 se había hundido el buque de carga general con pabellón turco **Erol Senkaya** entre la isla de Zakintos y la península griega. La delegación de Turquía dio las gracias a las autoridades de búsqueda y salvamento griegas por su pronta intervención y rápida respuesta que permitió salvar las vidas de seis tripulantes. A este respecto, la delegación de Grecia informó al Comité de que botes de rescate y botes patrulla del Servicio de Guardacostas griego, helicópteros de rescate y buques mercantes que se encontraban en los alrededores habían participado en las operaciones de búsqueda y salvamento, y expresó también su más sentido pésame a la familia del capitán del buque.

## Expresiones de agradecimiento

26.6 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 Joseph Angelo (INTERTANKO) (jubilación);
- Sr. Roberto Annichini (Argentina) (regreso a su país);
- Sr. Douglas Bell (Bahamas) (jubilación);
- Sr. Jean–Louis Bissuel (Mónaco) (jubilación);
- Sr. Hugo Gorziglia (OHI) (jubilación);
- Sr. Sigurd Gude (Noruega) (jubilación);
- Sr. Alexandros Maratos (OHI) (jubilación);
- Sr. Per Nordstrom (Suecia) (jubilación);
- Sr. Kees Polderman (Países Bajos) (jubilación);
- Sra. Ada Lorena Dimas Rodríguez (México) (regreso a su país);
- Sr. Valentín Ruz Rodríguez (Argentina) (regreso a su país);
- Sr. Steve Shipman (OHI) (jubilación);
- Sr. Hadi Supriyono (Indonesia) (regreso a su país).

## Expresión de pésame

26.7 El Comité tomó nota con gran pesar de la repentina e inesperada muerte de un compañero muy querido que había participado con regularidad y dinamismo en todas las reuniones del Comité durante muchos años, el Sr. Norman Lemley, y destacó que había sido una figura muy conocida por todos en la OMI, en un principio como representante de los Estados Unidos y después, tras su jubilación, como colaborador de la Administración de Dominica, a cuya disposición había puesto sus amplios conocimientos y experiencia, y de que todos sus compañeros delegados y la Secretaría habían reconocido y valorado por igual su profesionalidad y conocimientos técnicos, que combinaba con un gran sentido del humor e intachable integridad.

## 27 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

### Iniciativa del Secretario General

27.1 El Comité recordó que el Secretario General había propuesto añadir este punto al orden del día del presente periodo de sesiones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 y 12 del Reglamento interior del Comité, por los motivos indicados en su documento MSC 90/27 (Secretario General), en el que se examinaban, entre otras cosas, las repercusiones del accidente del **Costa Concordia** en las actuales reglas internacionales sobre la seguridad de los buques de pasaje y en el que se informaba al Comité de que la Organización tenía la condición de observadora en la investigación del siniestro.

27.2 Al presentar su documento, el Secretario General hizo hincapié en que la zozobra del **Costa Concordia** había dirigido la atención del público nuevamente hacia la seguridad de los buques y, en particular, la seguridad de los buques de cruceros de grandes dimensiones, y que se esperaba que la Organización, una vez que hubiera recibido las conclusiones del informe de la investigación oficial sobre seguridad marítima, hiciera lo necesario para adoptar las medidas adicionales necesarias para evitar sucesos de este tipo en el futuro.

27.3 El Comité refrendó por unanimidad las medidas adoptadas por el Secretario General, acogió favorablemente su iniciativa y tomó nota con satisfacción de que ya se habían tomado, o se estaban elaborando en la Organización, varias medidas proactivas tales como las que se exponen a continuación:

- .1 la elaboración en curso por el Subcomité DE, con la ayuda de otros subcomités expertos, de un código obligatorio sobre la seguridad de los buques, incluidos los buques de pasaje, que navegan en aguas polares;
- .2 la ultimación por el Subcomité DE del proyecto de prescripciones del Convenio SOLAS y directrices conexas para el rescate de personas del agua, aplicables a todos los tipos de buques, incluidos los buques de pasaje;
- .3 el examen que está llevando a cabo el Subcomité FP de las disposiciones relativas al análisis de evacuación para los buques de pasaje nuevos y existentes;
- .4 la revisión por el Subcomité SLF de las Directrices sobre el regreso a puerto en condiciones de seguridad para los buques de pasaje, en el contexto de la revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre el compartimentado y la estabilidad con avería;
- .5 la labor en curso del Subcomité COMSAR sobre la actualización de las prescripciones relativas al Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM);
- .6 la labor en curso del Subcomité NAV sobre la organización del tráfico marítimo, la notificación para buques y las cuestiones conexas; y
- .7 la preparación por el Subcomité STW de directrices para la implantación de las normas médicas de las Enmiendas de Manila de 2010.

27.4 El Comité también respaldó plenamente la propuesta del Secretario General (MSC 90/27, párrafo 11) de establecer un calendario provisional para el examen de la necesidad de mejorar o modificar las actuales disposiciones de las reglas internacionales y el programa de trabajo del Comité con respecto a la seguridad de los buques de pasaje, teniendo en cuenta las iniciativas actuales del sector de los cruceros (véanse los párrafos 27.6 y 27.7).

#### **Información actualizada sobre el siniestro del Costa Concordia y las medidas adoptadas por Italia**

27.5 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información actualizada sobre el estado de la investigación del siniestro proporcionada por la delegación de Italia (MSC 90/27/5), incluida la información sobre las operaciones SAR y las cuestiones ambientales y de salvamento, así como de la decisión del Gobierno italiano de tomar una serie de iniciativas a corto plazo (MSC 90/27/10 y Corr.1 (MSC 90/27/INF.19) y MSC 90/INF.11), en espera de que se ultime la investigación. Esas iniciativas incluían una campaña intensiva de inspecciones de los buques de cruceros destinada, en particular, a dar a conocer mejor las medidas que han de adoptarse durante una emergencia, con especial énfasis en los ejercicios prescritos en el Convenio SOLAS; un reconocimiento por el Estado de abanderamiento, además de los otros reconocimientos reglamentarios, que se llevaría a cabo durante el periodo de validez del Certificado de seguridad para buque de

pasaje, cuando el buque esté en servicio; información sobre los pasajeros, incluida su nacionalidad, para facilitar las comunicaciones entre los centros SAR y las Administraciones en caso de accidente, que Italia ya ha implantado para su flota nacional; el plan de viaje exigido en la regla V/34 del Convenio SOLAS, que el capitán también debería poner a disposición de la compañía antes de que zarpe el buque y conservarlo hasta la próxima evaluación del documento de cumplimiento; la distancia a la costa e instrucciones mejoradas para los pasajeros, así como la realización de un ejercicio de reunión de todos los pasajeros en todos los puertos de embarco.

### **Examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros y propuestas conexas**

27.6 El Comité examinó la información proporcionada por CLIA en respuesta a la invitación del Secretario General de examinar exhaustivamente las lecciones extraídas de la revisión de las reglas y políticas existentes en el sector de la seguridad de los buques de pasaje que figuran en los documentos siguientes:

- .1 MSC 90/27/1 (CLIA), en el que se facilita información sobre el ámbito del examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros que CLIA está llevando a cabo y que incluye, entre otras cosas, una evaluación pormenorizada del factor humano y los aspectos operacionales de la seguridad marítima claves. En particular, CLIA informó al Comité del primer resultado del examen, que es una regla nueva que prevé un ejercicio de reunión/sesión de información sobre seguridad obligatorio para los pasajeros recién embarcados antes de la salida del puerto, y que se ha implantado con efecto inmediato;
- .2 MSC 90/27/2 (CLIA), en el que se hace referencia a la información sobre siniestros graves recogida en la base de datos del GISIS y se señala al Comité la necesidad de mejorar la fiabilidad y transparencia de esta información a fin de permitir que se saquen conclusiones verdaderamente coherentes y significativas para el proceso normativo, y en el que se afirma que la actual incongruencia en la notificación de "siniestros muy graves" socava los esfuerzos de la Organización para mejorar la legislación marítima internacional;
- .3 MSC 90/27/11 (CLIA), en el que se informa de que los miembros de CLIA han adoptado una política nueva que exige llevar a bordo de sus buques un número de chalecos salvavidas para adultos y niños superior al prescrito en el Convenio SOLAS; y
- .4 MSC 90/27/12 (CLIA), en el que se informa de que los miembros de CLIA han adoptado una política nueva que confiere obligatoriedad a las Directrices para la planificación del viaje (resolución A.893(21)), limita estrictamente el acceso al puente de navegación e insta al equipo del puente a plantear cualquier preocupación operacional.

27.7 El Comité agradeció a CLIA y a sus miembros la labor realizada hasta la fecha y las medidas inmediatas adoptadas, basadas en las lecciones extraídas por ahora de su examen.

---

## Propuestas adicionales relativas a la seguridad de los buques de pasaje

27.8 El Comité examinó los siguientes documentos adicionales sobre la seguridad de los buques de pasaje:

- .1 MSC 90/27/3 y Corr.1 (MSC 90/INF.14) (Alemania), en los que se destacan temas específicos que Alemania opina deberían volver a examinarse incluso antes de que esté disponible el informe de la investigación, en particular: la obligatoriedad del análisis de evacuación para todos los buques de pasaje nuevos que realizan viajes internacionales; la revisión del capítulo III del Convenio SOLAS para incluir los últimos modelos de equipo de salvamento; la formulación de prescripciones del Código IGS más rigurosas con respecto a la responsabilidad de la compañía/capitán; y el fomento de la utilización de cartas electrónicas y la solicitud de que los Gobiernos se aseguren de que las cartas electrónicas estén actualizadas;
- .2 MSC 90/27/4 (Estados Unidos), en el que se repasan los resultados de la iniciativa de seguridad de los buques de pasaje, iniciada en 2000, y se destacan las cuestiones de interés que el Comité y sus órganos auxiliares han de examinar, en particular el nivel de conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje en caso de varada, abordaje o inundación; la influencia del factor humano en las evacuaciones de los buques de pasaje; las técnicas de recuperación y salvamento de los buques de pasaje y la prevención de varadas y abordajes;
- .3 MSC 90/27/6 y Corr.1 (MSC 90/INF.15) y MSC 90/27/7 y Corr.1 (MSC 90/INF.16) (España), en los que se proponen enmiendas al capítulo 13 (Disposición de los medios de evacuación) del Código SSCI mediante la introducción de criterios adicionales para definir el tamaño adecuado de las vías de evacuación (MSC 90/INF.15) y se ofrece una interpretación para la distribución de los pasajeros y la tripulación como parámetro del procedimiento de cálculo que figura en el Código SSCI (MSC 90/INF.16);
- .4 MSC 90/27/8 y Corr.1 (MSC 90/INF.17) (España), en los que se propone ampliar el ámbito de la regla II-2/21.4 (Regreso a puerto en condiciones de seguridad) del Convenio SOLAS para que incluya los casos de inundación, además de incendio, en los que los sistemas han de seguir operativos, según la regla;
- .5 MSC 90/27/9 y Corr.1 (MSC 90/INF.18) (España), en los que se propone ampliar ciertas prescripciones del Convenio SOLAS específicas de los buques de pasaje de transbordo rodado a todos los buques de pasaje, tales como las instrucciones para la evacuación sin riesgos y la disposición de las vías de evacuación;
- .6 MSC 90/27/13 (Dinamarca y BIMCO), en el que se señala que un accidente similar al del **Costa Concordia** en aguas polares tendría consecuencias mucho peores debido a las rigurosas condiciones climáticas y a la disponibilidad reducida o inexistente de instalaciones SAR, y se insta a los Comités a que den instrucciones al Subcomité DE para que ultime las cuestiones de seguridad y el resto de las partes relativas al medio ambiente del código de navegación polar en 2013 y 2014, a más tardar, respectivamente; y

- .7 MSC 90/27/14 (ICS), en el que se hace hincapié en la importancia de esperar a disponer del informe de investigación del **Costa Concordia** antes de proceder a un examen detallado de las propuestas de cambios reglamentarios, teniendo en cuenta que dichos cambios podrían no sólo afectar a los buques de cruceros sino también a los transbordadores de pasajeros, los buques de pasaje pequeños, etc.

27.9 Al formular observaciones sobre los documentos anteriores, los delegados manifestaron su apoyo unánime a las iniciativas tomadas por el Secretario General para garantizar que la Organización adopte medidas adecuadas y oportunas en respuesta a la pérdida del **Costa Concordia**.

27.10 Al examinar el documento MSC 90/27/13, el Comité, tras tomar nota de las opiniones manifestadas por la delegación de Noruega y otras delegaciones de que la propuesta de acelerar la elaboración del código de navegación polar de la OMI, mediante la ultimación de las disposiciones relativas a la seguridad y al medio ambiente en momentos distintos, discrepaba de las decisiones de los Comités de que deberían elaborarse de forma paralela las medidas relativas a la seguridad y a la protección del medio marino, decidió mantener el calendario actual para la ultimación del código.

27.11 Al examinar el mejor modo de proceder, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas durante las deliberaciones:

- .1 la OMI es la organización responsable de las cuestiones relativas a la seguridad de los buques de pasaje y la Organización debería adoptar todas las medidas necesarias (tanto inmediatas como a largo plazo) para responder a la pérdida del **Costa Concordia**;
- .2 debería considerarse la posibilidad de implantar lo antes posible las medidas operacionales proactivas destacadas en el examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros;
- .3 toda la labor sustantiva que ha de llevarse a cabo en relación con esta cuestión debería basarse en un análisis detallado del informe de investigación del siniestro marítimo, y todos los nuevos resultados propuestos deberían considerarse de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités;
- .4 sin perjuicio de las conclusiones y recomendaciones del informe de investigación final, en el presente periodo de sesiones un grupo de trabajo debería elaborar un plan de acción para identificar la labor a largo plazo que ha de llevarse a cabo a fin de mejorar la seguridad de los buques de pasaje, incluido un calendario para la ultimación de las tareas y la identificación de los órganos de la OMI que han de realizar la labor;
- .5 no debería examinarse ninguna medida de seguridad en forma de enmiendas a los instrumentos reglamentarios de la OMI relativas a la estructura del buque y al equipo principal hasta que no se reciba el informe final sobre el **Costa Concordia**;
- .6 deberían identificarse todas las tareas que están realizando actualmente los subcomités para evitar la duplicación de trabajo;



- .7 teniendo presentes las lecciones que se extraigan del informe sobre el siniestro, deberían analizarse pormenorizadamente la idoneidad de los sistemas de lucha contra incendios, los dispositivos de salvamento, los sistemas eléctricos, la dotación, la calidad de la formación y experiencia de la tripulación en el funcionamiento de los buques de pasaje, especialmente en situaciones de emergencia y de evacuación;
- .8 el índice mínimo de compartimentado prescrito R para los buques de pasaje debería aumentarse y deberían examinarse todas las disposiciones relativas al compartimentado y la estabilidad con avería en espera de que se presente el informe oficial sobre la investigación del accidente; y
- .9 debería tenerse en cuenta la cuestión del factor humano con miras a la prevención de accidentes, incluidas las medidas relativas a los STM, la formación de la tripulación, la planificación de la travesía, etc.

27.12 El Presidente, al resumir las opiniones manifestadas, señaló que la fatídica zozobra del **Costa Concordia** había planteado nuevos retos para la Organización a los que había que hacer frente rápidamente para garantizar la seguridad de los pasajeros en el mar, teniendo en cuenta las múltiples propuestas recibidas en relación con este punto del orden del día en las que se manifiestan preocupaciones similares y se proponen medidas urgentes para que el Comité las examine.

27.13 Con este fin, el Presidente propuso el siguiente enfoque en dos partes:

- .1 el examen de las medidas a corto plazo relacionadas con las operaciones y la gestión de los buques de pasaje, incluida la facilitación de información a todas las partes interesadas sobre la labor realizada por CLIA y otras entidades; y
- .2 la elaboración de un plan de acción a largo plazo para la labor restante (por ejemplo, cuestiones técnicas y operacionales que requieren un examen más detallado, etc.), incluido un calendario y la identificación de la labor que están realizando actualmente los subcomités, pero excluidas las nuevas cuestiones relativas a la estructura o el equipo, que se examinarán cuando se haya recibido el informe sobre la investigación del accidente del **Costa Concordia**.

27.14 El Comité acordó que era necesario constituir un grupo de trabajo en el presente periodo de sesiones para elaborar las medidas a las que se ha hecho referencia anteriormente y que el Comité debería coordinar la labor sobre esta cuestión, como en el caso de iniciativas anteriores (por ejemplo, las enmiendas de 1992 al Convenio SOLAS, las enmiendas de 2006 al Convenio SOLAS, etc.). Por tanto, quizá sea necesario constituir otros grupos de trabajo en el futuro para examinar los resultados de la labor llevada a cabo sobre este tema por los subcomités.

### **Constitución de un grupo de trabajo**

27.15 Por consiguiente, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos MSC 90/27, MSC 90/27/1, MSC 90/27/2, MSC 90/27/3 y Corr.1 (MSC 90/INF.14), MSC 90/27/4, MSC 90/27/5, MSC 90/27/6 y Corr.1 (MSC 90/INF.15), MSC 90/27/7 y Corr.1 (MSC 90/INF.16), MSC 90/27/8 y Corr.1 (MSC 90/INF.17), MSC 90/27/9 y Corr.1 (MSC 90/INF.18), MSC 90/27/10 y Corr.1 (MSC 90/INF.19), MSC 90/27/11, MSC 90/27/12,

MSC 90/27/14 y MSC 90/INF.11, así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 identificar las medidas inmediatas de carácter operacional que puedan aprobarse en el presente periodo de sesiones y elaborar un proyecto de circular MSC provisional en el que se recomiende la pronta implantación de estas medidas operacionales, según proceda, basándose en los documentos anteriores;
- .2 elaborar un proyecto de resolución MSC, si procede, en el que se aliente a los Estados Miembros y al sector de los buques de pasaje a adoptar las medidas necesarias para garantizar que las actuales normas y procedimientos de seguridad se implanten plena y eficazmente;
- .3 preparar un proyecto de plan de acción para la labor a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje, en el que se indiquen los comités y, cuando proceda, los subcomités que abordarán las tareas previstas, incluido un calendario, para evitar la duplicación del trabajo que están realizando actualmente los subcomités, teniendo presente que las cuestiones relativas a la estructura y el equipo no deberían examinarse hasta que la Organización haya recibido el informe final sobre la investigación de la pérdida del **Costa Concordia**. Al preparar el proyecto de plan de acción deberían tenerse en cuenta las Directrices del Comité (MSC-MEPC.1/Circ.4); y
- .4 determinar si procede constituir un grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, elaborar el proyecto de mandato para que lo examine el Comité.

### **Informe del Grupo de trabajo**

27.16 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 90/WP.10), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

### **Medidas inmediatas**

27.17 El Comité coincidió con el Grupo en que debería recomendarse la implantación inmediata, por las compañías propietarias de buques de pasaje o que los exploten, de varias medidas de carácter operacional sobre los siguientes temas:

- .1 chalecos salvavidas a bordo de los buques de pasaje, salvo en los buques de pasaje de transbordo rodado;
- .2 instrucciones de emergencia para los pasajeros;
- .3 política de reunión de pasajeros;
- .4 acceso del personal al puente de navegación; y
- .5 planificación de la travesía.

27.18 A este respecto, el Comité compartió la opinión del Grupo de que no deberían incluirse en el ámbito de estas medidas los chalecos salvavidas para los buques de pasaje de transbordo rodado, tal como se indica en el párrafo 27.17.1, dado que la regla III/26.5 del Convenio SOLAS ya contempla esta cuestión.

27.19 Tras haber examinado las cuestiones anteriores, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1446: "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje", que incluye todos los aspectos mencionados en el párrafo 27.17 anterior. En la citada circular se recomienda, por conducto de los Estados Miembros, que las compañías de buques de pasaje examinen sus medidas de seguridad operacional destinadas a incrementar la seguridad de los buques de pasaje, y se les invita a utilizar las recomendaciones facilitadas en la circular con carácter voluntario.

### ***Proyecto de resolución MSC para fomentar la implantación plena de las normas y procedimientos de seguridad actuales***

27.20 El Comité, teniendo en cuenta la urgencia de que la Organización se pronuncie de forma inequívoca sobre su política y adopte las medidas inmediatas recomendadas para la implantación, antes del análisis del informe sobre la investigación de la pérdida del **Costa Concordia**, adoptó la resolución MSC.336(90): "Medidas destinadas a incrementar la seguridad de los buques de pasaje", que figura en el anexo 33, en la que se insta a los Estados Miembros y al sector de los buques de pasaje a que adopten las medidas necesarias para garantizar que sus actuales normas y procedimientos de seguridad se apliquen plena y eficazmente.

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

27.21 El Comité aprobó, en principio, el plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje elaborado por el Grupo, que figura en el anexo 3 del documento MSC 90/WP.10, y en el que se incorporan las propuestas presentadas por los Estados Miembros y las organizaciones internacionales en el presente periodo de sesiones. El Comité tomó nota de que este plan se someterá a examen cuando se presente el informe sobre el siniestro del **Costa Concordia**.

27.22 El Comité acordó que el plan de acción no debería incluir las propuestas que puedan suponer una duplicación de la labor en curso de los subcomités en relación con resultados existentes. La lista de dichos resultados identificados por el Grupo figura en el párrafo 13 del documento MSC 90/WP.10. Además, el Comité observó que, por el momento, no se había incluido en el plan de acción un calendario, ya que éste quedaría definido por las propuestas que aún deben presentarse y en las que se especificaría el número de periodos de sesiones necesario o el año de ultimación previsto.

27.23 El Comité tomó nota de las propuestas que está examinando actualmente la Organización (MSC 90/WP.10, párrafo 13) y acordó que todas las propuestas relativas a la labor existente deberían ser examinadas por los subcomités pertinentes. Todas las propuestas que amplíen los resultados existentes o todas las propuestas nuevas deberían ajustarse a las directrices pertinentes y presentarse al Comité para su aprobación.

### ***Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia***

27.24 El Comité, tras examinar los avances realizados en el presente periodo de sesiones, compartió la opinión del Grupo de trabajo de que no era necesario constituir un grupo de trabajo por correspondencia en este momento.

***Posibles repercusiones de las propuestas***

27.25 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que algunas de las propuestas recogidas en el informe del Grupo de trabajo podían repercutir en otros tipos de buques.

**Preparativos para el MSC 91**

27.26 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas sobre la seguridad de los buques de pasaje al MSC 91.

(Los anexos se publicarán en adiciones al presente documento)

---