

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
92º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 92/26
30 junio 2013
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 92º PERIODO DE SESIONES**

Sección		Página
1	INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	7
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	7
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	8
4	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	25
5	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	27
6	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	31
7	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité)	37
8	PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (informe del 56º periodo de sesiones del Subcomité)	38
9	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité)	44
10	TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité)	47
11	ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS (informe del 55º periodo de sesiones del Subcomité)	49
12	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (informe del 21º periodo de sesiones del Subcomité)	53

Sección	Página	
13	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (informe del 57º periodo de sesiones del Subcomité)	58
14	FORMACIÓN Y GUARDIA (cuestiones urgentes derivadas del 44º periodo de sesiones del Subcomité)	65
15	ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELATIVAS A LA SEGURIDAD Y LA PROTECCIÓN MARÍTIMAS	67
16	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	67
17	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	68
18	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	69
19	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	72
20	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	73
21	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	73
22	EXAMEN Y REFORMA DE LA ORGANIZACIÓN, INCLUIDA LA APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	74
23	PROGRAMA DE TRABAJO	83
24	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2014	90
25	OTROS ASUNTOS	90
26	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	94

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 RESOLUCIÓN MSC.349(92) – CÓDIGO PARA LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS
- ANEXO 2 RESOLUCIÓN MSC.350(92) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 3 RESOLUCIÓN MSC.351(92) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 1994 (CÓDIGO NGV 1994)
- ANEXO 4 RESOLUCIÓN MSC.352(92) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)
- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MSC.353(92) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS))
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.354(92) – ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC)
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.355(92) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972 (CONVENIO CSC)
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.356(92) – ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MSC.357(92) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO (CÓDIGO MODU)
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.358(92) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 1989 (CÓDIGO MODU 1989)
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.359(92) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 2009 (CÓDIGO MODU 2009)
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.360(92) – ENMIENDAS AL CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE SUSTENTACIÓN DINÁMICA (CÓDIGO DSC)
- ANEXO 13 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 14 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

- ANEXO 15 RESOLUCIÓN MSC.361(92) – EXPLOTACIÓN DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS LRIT DESPUÉS DE 2013
- ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ)
- ANEXO 17 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CIG)
- ANEXO 18 RESOLUCIÓN MSC.362(92) – RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE UN MÉTODO UNIFORME PARA EVALUAR LOS MEDIOS DE INUNDACIÓN COMPENSATORIA
- ANEXO 19 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)
- ANEXO 20 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA BUQUES EXISTENTES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO EGC)
- ANEXO 21 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CG)
- ANEXO 22 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA RECOMENDACIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ARQUEO NACIONAL EN LA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES
- ANEXO 23 RESOLUCIÓN MSC.363(92) – NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LOS CLINÓMETROS ELECTRÓNICOS
- ANEXO 24 RESOLUCIÓN MSC.364(92) – PROCEDIMIENTO PARA EL CÁLCULO, POR EL DEPOSITARIO, DEL NÚMERO DE BUQUES PESQUEROS DE CADA ESTADO CONTRATANTE DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977
- ANEXO 25 TEXTO REFUNDIDO DE LAS REGLAS DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977 (EL ACUERDO)

-
- ANEXO 26 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA PARA LA NOTIFICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN MEDIANTE EL SISTEMA MUNDIAL INTEGRADO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA (GISIS)
- ANEXO 27 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA PARA LAS DIRECTRICES PARA AYUDAR A LOS INVESTIGADORES EN LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (RESOLUCIÓN MSC.255(84))
- ANEXO 28 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA PARA LAS ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011
- ANEXO 29 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA LISTA NO EXHAUSTIVA DE 2013 DE LAS OBLIGACIONES CONTRAÍDAS EN VIRTUD DE LOS INSTRUMENTOS QUE GUARDAN RELACIÓN CON EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI
- ANEXO 30 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE EL SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE LA OMI A LOS BUQUES PARA SU IDENTIFICACIÓN
- ANEXO 31 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE LAS PRESCRIPCIONES SOBRE EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICOS DE LOS BOTES SALVAVIDAS Y LOS BOTES DE RESCATE, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y APAREJOS DE SUELTA
- ANEXO 32 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 33 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)
- ANEXO 34 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 35 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/29 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 36 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS, 2011 (CÓDIGO ESP 2011)
- ANEXO 37 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE RECOMENDACIONES PARA LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DEL PERSONAL DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO
- ANEXO 38 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO

ANEXO 39	PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
ANEXO 40	MANDATOS DE LOS SUBCOMITÉS REESTRUCTURADOS
ANEXO 41	ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS
ANEXO 42	ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
ANEXO 43	INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2012-2013
ANEXO 44	PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y A LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2014-2015 QUE GUARDAN RELACIÓN CON LA LABOR DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
ANEXO 45	ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
ANEXO 46*	DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES Y LOS OBSERVADORES

* Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 92º periodo de sesiones del Comité de seguridad marítima se celebró en la sede de la OMI del 12 al 21 de junio de 2013, bajo la presidencia del Sr. Christian Breinholt (Dinamarca). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. M. Segar (Singapur).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Miembros y Miembros Asociados, representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas, observadores de aquellas organizaciones intergubernamentales con acuerdos de cooperación y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en el documento MSC 92/INF.1.

1.3 Asistieron también al periodo de sesiones el Presidente del Consejo, Sr. J. G. Lantz (Estados Unidos), y el Presidente del Comité de facilitación, Sr. Y. Melenas (Federación de Rusia).

Discurso de apertura del Secretario General

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

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

Observaciones del Presidente

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

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.6 El Comité adoptó el orden del día (MSC 92/1) y acordó guiarse por el calendario provisional (MSC 92/1/1), teniendo en cuenta que estaba sujeto a ajustes en función de los avances logrados cada jornada. El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento MSC 92/INF.15.

Poderes

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

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del FAL 38, LEG 100 y MEPC 65

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el FAL 38 (MSC 92/2), LEG 100 (MSC 92/2/1) y MEPC 65 (MSC 92/2/2) y adoptó las medidas oportunas 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 examinaran y adoptaran propuestas de enmienda a:

- .1 los capítulos III, V y XI-1 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio;
- .2 el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 (Código NGV 1994), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla X/1.1 del Convenio;
- .3 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;
- .4 el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla IX/1.1 del Convenio; y
- .5 el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla VI/1-1.1 del Convenio.

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

3.3 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS 1974, las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos obligatorios en virtud del Convenio se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante la circular nº 3317, de 23 de octubre de 2012, la circular nº 3333, de 10 de diciembre de 2012, y la circular nº 3334, de 11 de diciembre de 2012.

3.4 Se invitó a las Partes Contratantes en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC 1972), a que examinasen y adoptasen las propuestas de enmienda a los anexos del Convenio. Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes Contratantes en el Convenio CSC 1972, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo X del Convenio CSC 1972. Las propuestas de enmienda al Convenio CSC 1972 se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a las Partes Contratantes en el Convenio mediante la circular nº 3336, de 11 de diciembre de 2012, de conformidad con lo dispuesto en el artículo X del Convenio.

3.5 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de líneas de carga de 1988), a que examinasen y adoptasen las propuestas de enmienda al Protocolo. Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado estuvieron presentes más

de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988. De conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las propuestas de enmienda al Protocolo se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a las Partes en el Protocolo mediante la circular n° 3335, de 11 de diciembre de 2012.

3.6 También se invitó al Comité a que examinara y:

- .1 adoptara el código para las organizaciones reconocidas (código OR), aprobado en el MSC 91, así como las enmiendas conexas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS y al Protocolo de líneas de carga de 1988, de modo que las disposiciones de las partes 1 y 2 del código adquirirían carácter obligatorio en virtud del Convenio y del Protocolo;
- .2 adoptara los proyectos de resoluciones MSC sobre las enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Código MODU) (resolución A.414(XI)), el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989 (Código MODU 1989) (resolución A.649(16)) y el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009 (Código MODU 2009) (resolución A.1023(26));
- .3 adoptara un proyecto de resolución MSC sobre las enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código DSC) (resolución A.373(X));
- .4 aprobara un proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la enmienda 02-13 al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC);
- .5 aprobara un proyecto de circular MSC sobre las directrices para la presentación de información y la cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no previstas en el Código IMSBC y las condiciones de transporte;
- .6 aprobara un proyecto de circular MSC sobre las directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse; y
- .7 aprobara un proyecto de versión revisada de la circular MSC.1/Circ.1395: "Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas".

3.7 Asimismo, se invitó al Comité a que examinara el informe del Grupo especial de trabajo sobre el examen de la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y códigos y directrices conexas de manera integral, que el MSC 91 constituyó (véase el párrafo 3.33 del documento MSC 91/22) y que se reunió durante los cinco días de trabajo del FSI 21.

3.8 El Comité tomó nota de que el documento MSC 92/3/9 (Argentina) se examinó en relación con el punto 8 del orden del día, dado que estaba relacionado con los resultados del FP 56 (véanse los párrafos 8.2 y 8.3).

PROPUESTA DE NUEVO INSTRUMENTO OBLIGATORIO**Propuesta de código para las organizaciones reconocidas**

3.9 El Comité recordó que el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR) fue elaborado por el FSI 20 y aprobado por el MSC 91, con miras a su adopción en el periodo de sesiones en curso, junto con las correspondientes enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS y al Protocolo de líneas de carga de 1988, de modo que las disposiciones de las partes 1 y 2 del código adquirirían carácter obligatorio en virtud del Convenio y del Protocolo.

3.10 El Comité también recordó que el MSC 91:

- .1 había tomado nota de que se debería conferir carácter obligatorio al código OR en virtud de los Convenios SOLAS, MARPOL y de líneas de carga, mediante la enmienda de las disposiciones obligatorias que hacen referencia a las resoluciones A.739(18): "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración" y A.789(19): "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración", en virtud del procedimiento de aceptación tácita; y
- .2 se había mostrado conforme con la decisión del MEPC 64 relativa a la adopción de resoluciones independientes del MSC y el MEPC para la adopción y enmienda del código OR.

3.11 El Comité tomó nota de que el MEPC 65 ya había examinado el proyecto de código OR, teniendo en cuenta las propuestas de modificaciones/aclaraciones que figuran en los documentos MEPC 65/6/3 (IACS) y MSC 92/3/12 (República Popular Democrática de Corea), así como otras propuestas formuladas durante el MEPC 65, y había adoptado el código OR mediante la resolución MEPC.237(65). El MEPC 65 también adoptó la resolución MEPC.238(65): "Enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973", que confiere carácter obligatorio a las partes 1 y 2 del Código en virtud de los Anexos I y II del Convenio MARPOL.

3.12 El Comité también tomó nota de que el proyecto de texto del código OR, adoptado por el MEPC 65, figuraba en el documento MSC 92/WP.5, en el cual se indican los cambios introducidos por el MEPC 65 en el proyecto de código, aprobado por el MSC 91 (MSC 91/22/Add.1, anexo 19).

3.13 El Comité tomó nota, además, de que el MEPC 65 había invitado al Comité a que se asegurase de que el texto del código OR adoptado por ambos comités era idéntico.

3.14 A fin de garantizar la coherencia, el Comité examinó el proyecto de texto del código OR adoptado por el MEPC 65 (MSC 92/WP.5), y encargó al Grupo de redacción que preparase el texto definitivo del código, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procedía.

Fecha en que el código tendrá efecto

3.15 El Comité tomó nota de que el código tendría efecto el 1 de enero de 2015, tras la entrada en vigor de las enmiendas conexas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS y al Protocolo de líneas de carga de 1988, y de conformidad con la resolución MEPC.237(65).

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974**Propuestas de enmienda al capítulo III del Convenio SOLAS****Regla 19 – Formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia**

3.16 El Comité recordó que el MSC 91 había aprobado las propuestas de enmienda a las reglas III/19.2.2 y III/19.2.3 del Convenio SOLAS, tras examinar las cuestiones urgentes señaladas por el Secretario General acerca del *Costa Concordia*, y que el DSC 17 y el MSC 91 habían elaborado y aprobado, respectivamente, otras propuestas de enmienda a la regla III/19 del Convenio SOLAS relativa a los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados.

3.17 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a las reglas III/19.2.2 y III/19.2.3 del Convenio SOLAS.

3.18 Se presentó al Comité, para su examen, el documento MSC 92/3/10 (República Popular Democrática de Corea), en el cual se formulan observaciones sobre las propuestas de enmienda relativas a los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados y se propone, para su inclusión, la siguiente prescripción nueva para todo ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado: "la comprobación y la utilización de instrumentos para medir la atmósfera en los espacios cerrados".

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

3.20 En los debates posteriores se expresaron las opiniones siguientes sobre la propuesta incluida en el documento MSC 92/3/10:

- .1 la mayoría de las delegaciones que intervinieron manifestaron su apoyo a la propuesta;
- .2 algunas delegaciones indicaron, en apoyo de la propuesta, que este tipo de equipo ya se encontraba a bordo de numerosos buques y que, por razones de seguridad, debería comprobarse antes de entrar en espacios cerrados y de utilizarlo;

- .3 algunas delegaciones opinaron que de momento sería prematuro considerar la adición de este equipo y que el Comité debería esperar a conocer los resultados pertinentes del Subcomité DSC antes de adoptar una decisión definitiva a este respecto; y
- .4 otras delegaciones se mostraron indecisas en cuanto al apoyo de la propuesta, dado que podía interpretarse que la prescripción nueva propuesta era parte de las disposiciones del subpárrafo 3.6.2.1 nuevo (es decir, "la comprobación y la utilización del equipo de protección personal prescrito para la entrada").

3.21 Tras el pertinente examen, el Comité decidió incluir la prescripción adicional para todo ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado, relativa a la comprobación y la utilización de instrumentos para medir la atmósfera en los espacios cerrados, propuesta en el documento MSC 92/3/10.

3.22 El Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a la regla III/19 del Convenio SOLAS, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Propuestas de enmienda al capítulo V del Convenio SOLAS

Regla 19 – Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo

3.23 Se presentó al Comité, para su examen, el documento MSC 92/3/7 (Bahamas y Dinamarca), en el cual se proponían enmiendas a la regla V/19.1 del Convenio SOLAS a fin de aclarar la aplicación de la prescripción relativa al sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente que se ha de llevar a bordo, adoptada mediante la resolución MSC.282(86), a los buques construidos antes del 1 de julio de 2002.

3.24 El Comité tomó nota de que las disposiciones de la regla V/19.1: "Ámbito de aplicación y prescripciones" del Convenio SOLAS no se habían enmendado mediante la resolución MSC.282(86) y de que no se habían recibido observaciones sobre las propuestas de enmiendas.

3.25 Tras el pertinente examen, el Comité acordó permitir una implantación gradual para los buques construidos antes del 1 de julio de 2002, y la posibilidad de eximir a los buques que fueran a ser retirados definitivamente del servicio en los dos años siguientes a la implantación.

3.26 El Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a la regla V/19.1 del Convenio SOLAS, a reserva de introducir las aclaraciones antedichas y mejoras de redacción, si procede.

Propuestas de enmienda al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS

Regla 1 – Autorización de las organizaciones reconocidas

3.27 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS fueron elaboradas por el FSI 20 y aprobadas por el MSC 91 a fin de conferir carácter obligatorio a las partes 1 y 2 del código OR de conformidad con lo dispuesto en el Convenio SOLAS.

3.28 El Comité también recordó que el MEPC 65 ya había adoptado enmiendas similares a los Anexos I y II del Convenio MARPOL mediante la resolución MEPC.238(65), la cual confería carácter obligatorio a las partes 1 y 2 del código OR de conformidad con lo dispuesto en el Convenio MARPOL.

3.29 El Comité examinó el proyecto de enmiendas a la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS, incluidas las modificaciones adicionales propuestas por la Secretaría a fin de aclarar algunas de las disposiciones de la versión aprobada por el MSC 91, con la corrección realizada en el subpárrafo b), consistente en cambiar la palabra "enmendadas" por la palabra "adoptadas" y en suprimir el texto entre corchetes del subpárrafo c).

3.30 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS y confirmó su contenido, modificado por la Secretaría, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.31 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 2014 y entrar en vigor el 1 de enero de 2015.

PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CÓDIGOS OBLIGATORIOS

Propuestas de enmienda a los Códigos NGV 1994 y 2000

3.32 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a los Códigos NGV 1994 y 2000 fueron elaboradas por el DSC 17 y aprobadas por el MSC 91, como parte de las consiguientes enmiendas a las propuestas de enmienda de la regla III/19 del Convenio SOLAS relativa a los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.33 El Comité acordó que las enmiendas a los Códigos NGV 1994 y 2000 que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2014 y entrar en vigor el 1 de enero de 2015.

Propuestas de enmienda al Código IGS

3.34 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Código IGS fueron elaboradas por el STW 43 y aprobadas por el MSC 91 y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

3.35 El Comité también recordó que, en el MSC 91, había aprobado un párrafo nuevo que se incluiría en el prólogo de la publicación del Código para aclarar la finalidad de las notas a pie de página y que se había encargado a la Secretaría que enmendara oportunamente el texto de la publicación (MSC 91/22, párrafo 11.8).

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.36 El Comité acordó que las enmiendas al Código IGS que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2014 y entrar en vigor el 1 de enero de 2015.

Propuestas de enmienda al Código IMSBC

3.37 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Código IMSBC fueron elaboradas por el DSC 17 y ultimadas por el E&T 18.

3.38 Se presentó al Comité, para su examen, el documento MSC 92/3/8 (Noruega), en el cual se formulan observaciones sobre las propuestas de enmienda y se propone ajustar la densidad a granel y el correspondiente factor de estiba de la ilmenita (enriquecida) para abarcar la ilmenita noruega.

3.39 Tras examinar la propuesta anterior, el Comité confirmó el contenido del proyecto de enmiendas al Código IMSBC, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.40 El Comité acordó que las enmiendas al Código IMSBC que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2014 y entrar en vigor el 1 de enero de 2015.

3.41 El Comité también acordó que, de conformidad con la práctica habitual, los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrían aplicar las anteriores enmiendas al Código IMSBC a partir del 1 de enero de 2014, con carácter voluntario.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO CSC 1972**Propuestas de enmienda a los anexos I, II, III y IV del Convenio CSC 1972**

Anexo I – Reglas para la prueba, inspección, aprobación y conservación de los contenedores

Anexo II – Normas y pruebas estructurales de seguridad

Anexo III – Control y verificación

Anexo IV – Definiciones

3.42 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Convenio CSC 1972 fueron elaboradas por el DSC 17 y aprobadas por el MSC 91, y tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas.

3.43 Tras el pertinente examen, el Comité acordó:

- .1 suprimir los corchetes de la fecha "1 de julio de 2014" en el nuevo párrafo 5 de la regla I/1 que se propone; y
- .2 mover el contenido del proyecto de anexo IV (Definiciones) a los anexos I y II, y suprimir el proyecto de anexo IV.

3.44 El Comité confirmó el contenido de la propuesta de enmiendas a los anexos del Convenio CSC 1972, incluidas las modificaciones anteriores, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.45 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio CSC 1972, que se ha propuesto adoptar en el periodo de sesiones en curso, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2014 y entrar en vigor el 1 de julio de 2014.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

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

Regla 2-1 – Autorización de organizaciones reconocidas

3.46 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Protocolo de líneas de carga de 1988 fueron elaboradas por el FSI 20 y aprobadas por el MSC 91 a fin de conferir carácter obligatorio a las partes 1 y 2 del código OR, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo de líneas de carga de 1988.

3.47 El Comité examinó el proyecto de enmiendas a la regla I/2-1, incluidas las modificaciones adicionales propuestas por la Secretaría a fin de aclarar algunas disposiciones de la versión aprobada por el MSC 91, con la corrección realizada en el subpárrafo b), consistente en cambiar la palabra "enmendadas" por la palabra "adoptadas" y en suprimir el texto entre corchetes del subpárrafo c).

3.48 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988 y confirmó su contenido, modificado por la Secretaría, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.49 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 2014 y entrar en vigor el 1 de enero de 2015.

INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS

Propuestas de enmiendas consiguientes a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009 y al Código DSC

3.50 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009 y al Código DSC fueron elaboradas por el DSC 17 a fin de que se adoptaran junto con las pertinentes enmiendas a la regla III/19 del Convenio SOLAS relativa a los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados.

3.51 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009, y acordó añadir recomendaciones en las resoluciones necesarias a fin de invitar a todos los Gobiernos interesados a adoptar las medidas oportunas para dar efecto a las enmiendas a los Códigos el 1 de enero de 2015 o posteriormente, junto con las enmiendas conexas a la regla III/19 del Convenio SOLAS.

3.52 Con respecto al proyecto de enmiendas al Código DSC, el Comité acordó suprimir la expresión "y de conformidad con lo dispuesto en la regla III/19.3.5 del Convenio SOLAS" dado que no se utiliza en el proyecto de enmiendas a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009.

3.53 El Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmiendas a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009 y al Código DSC, incluidas las modificaciones anteriores, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

PROYECTOS DE CIRCULARES MSC CONEXAS

Proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de las enmiendas al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y otros proyectos de circulares MSC relacionadas con el Código IMSBC

3.54 El Comité recordó que, en el MSC 91, había acordado remitir el proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la enmienda 02-13 al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) al periodo de sesiones en curso para que se examinara, con miras a su aprobación junto con las enmiendas conexas del Código IMSBC.

3.55 El Comité examinó el proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la enmienda 02-13 al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), incluidos los siguientes proyectos de circulares MSC relacionadas con el Código IMSBC, que preparó el E&T 18, siguiendo las instrucciones del DSC 17: el proyecto de directrices para la presentación de información y la cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no previstas en el Código IMSBC y las condiciones de transporte; el proyecto de directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse; y el proyecto de revisión de la circular MSC.1/Circ.1395: "Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas".

3.56 Tras tomar nota de que no se habían recibido observaciones sobre los proyectos de circulares MSC, el Comité acordó realizar las siguientes modificaciones adicionales en los textos de los proyectos de circulares MSC que figuran en el documento MSC 92/3/5:

- .1 anexo 1: suprimir los corchetes de la expresión "lo antes posible" en el párrafo 1; y
- .2 anexos 2 y 3: suprimir los corchetes de los párrafos 1 y 2.

3.57 El Comité tomó nota de que estaba previsto que la enmienda 02-13 al Código IMSBC entrara en vigor el 1 de enero de 2015 y que los Gobiernos Contratantes podrían aplicarla a partir del 1 de enero de 2014 con carácter voluntario, según la práctica habitual. En este contexto, el Comité también observó que el DSC 18 examinaría enmiendas adicionales al Código sobre los finos de mineral de hierro, que podrían incluirse en la siguiente serie de enmiendas al Código (03-15), basándose en los resultados de la labor del grupo de trabajo por correspondencia constituido por el DSC 17 y teniendo en cuenta los resultados de las investigaciones pertinentes.

3.58 El Comité confirmó el contenido de los proyectos de circulares MSC, incluidas las modificaciones anteriores, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Informe del Grupo especial de trabajo sobre el examen de la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y códigos y directrices conexos

3.59 El Comité recordó que, en el MSC 91, tras examinar las cuestiones relacionadas con la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS y los códigos obligatorios conexos, había constituido un Grupo especial de trabajo sobre el examen de la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y códigos y directrices conexos de manera integral (el Grupo), que se reunió durante el FSI 21 bajo la presidencia del Sr. Motonobu Tsuchiya (Reino Unido) y con el mandato que figura en el párrafo 3.33 del documento MSC 91/22.

3.60 Se presentó al Comité, para su examen, el documento MSC 92/3/6 (Secretaría), el cual contiene el informe del Grupo, así como los siguientes documentos con observaciones al respecto:

- .1 MSC 92/3/11 (República Popular Democrática de Corea), en el cual se formulan observaciones con respecto a las tres opciones consideradas por el Grupo con respecto a los intervalos de adopción y entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS;
- .2 MSC 92/3/13 (Alemania y España), en el cual se formulan observaciones sobre el procedimiento de redacción preliminar, preparado por el Presidente del Grupo (MSC 92/3/6, anexo 2), incluido un ejemplo de cómo habría evolucionado la regla II-2/1 del Convenio SOLAS si se hubiera observado este procedimiento de redacción;
- .3 MSC 92/3/14 (España), en el cual se formulan observaciones sobre las propuestas realizadas por el Grupo y se facilita un ejemplo de cómo podrían volver a redactarse las reglas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS al llevarse a cabo una revisión exhaustiva del capítulo;
- .4 MSC 92/3/15 (Alemania), en el cual se formulan observaciones sobre las incongruencias observadas con respecto a la terminología utilizada en los distintos capítulos del Convenio SOLAS y se recomienda que, a fin de garantizar una aplicación uniforme de las disposiciones del Convenio SOLAS en la mayor medida posible, todo enfoque sistemático que se elaborase debería abordar todos los aspectos relacionados con la redacción de enmiendas distintos de la fecha de aplicación, ubicación y metodología de las disposiciones para la aplicación y las exenciones; y
- .5 MSC 92/3/16 (Alemania), en el cual se formulan observaciones sobre los anexos 2 y 3 con respecto a la redacción de las enmiendas del Convenio SOLAS y, en particular, al uso de la fecha del contrato.

3.61 El Comité examinó el informe del Grupo y los documentos con observaciones, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

3.62 El Comité recordó que el intervalo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas a sus convenios y códigos había sido adoptado en el pasado por el MSC 59, permitiéndose que los intervalos fueran más breves en circunstancias excepcionales si, basándose en la experiencia adquirida, se estimaba necesario hacerlo para rectificar un error o por otras razones de peso. El Comité observó que en los últimos años esta práctica había dejado de observarse.

3.63 El Comité también tomó nota de:

- .1 la lista de cuestiones relacionadas con el ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y los instrumentos obligatorios conexos identificados por el Grupo;
- .2 las principales consideraciones y dificultades de redacción relacionadas con la mejora de las actuales prácticas de redacción, incluidas las cuestiones relativas al uso de la expresión "todos los buques" en los distintos capítulos del Convenio SOLAS, tal como señala Alemania en el documento MSC 92/3/15;
- .3 las cuestiones y observaciones relacionadas con la publicación del Convenio SOLAS y el texto auténtico de las enmiendas adoptadas;
- .4 las deliberaciones del Grupo sobre la metodología de enmienda del Convenio SOLAS y los códigos conexos e instrumentos obligatorios, incluida la redacción de las enmiendas, y, en particular, de que el Grupo no había podido alcanzar un consenso acerca del uso específico de cualquiera de las metodologías examinadas; y
- .5 los avances realizados en la preparación del proyecto de orientaciones provisionales sobre la redacción de enmiendas a los capítulos II-2 y III del Convenio SOLAS.

3.64 Con respecto a la posibilidad de poner a disposición de los Estados Miembros y las organizaciones observadoras acreditadas la versión *web* del Convenio SOLAS, gratuitamente, a fin de que se utilice como referencia de una versión constantemente actualizada del Convenio SOLAS, el Comité acordó pedir a la Secretaría que considerase la propuesta del Grupo e informase oportunamente al Comité.

3.65 Con respecto a las cuestiones relacionadas con el texto auténtico de las enmiendas adoptadas, el Comité tomó nota de que la Secretaría estaba implantando un sistema en IMODOCS para poner a disposición de los Estados Miembros por vía electrónica copias del texto auténtico de las enmiendas adoptadas, y de que se informaría oportunamente a los Estados Miembros mediante una circular.

3.66 A fin de facilitar el examen del informe del Grupo y de los documentos con observaciones, y dada la falta de un grupo de trabajo en el presente periodo de sesiones para examinar en detalle la labor del Grupo y los documentos conexos, el Presidente invitó al Comité a que el Pleno examinara, en general, las cuestiones con miras a constituir un grupo de trabajo por correspondencia que prosiguiese la labor de redacción de las enmiendas en el lapso interperiodos y ultimara las orientaciones en su siguiente periodo de sesiones. A este respecto, el Presidente indicó que podía encargarse al Grupo de redacción sobre las enmiendas que preparase un proyecto de mandato para el mencionado grupo de trabajo por correspondencia, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas por el Pleno. A fin de proporcionar indicaciones claras, el Presidente planteó las cuestiones siguientes para su examen:

- .1 ¿debería restablecerse el periodo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS y los códigos obligatorios conexos, permitiéndose que los intervalos fueran más breves en circunstancias excepcionales? En caso afirmativo, ¿deberían adoptarse las enmiendas mediante una única resolución o mediante resoluciones distintas en cada periodo de sesiones del Comité?;

- .2 ¿debería cambiarse la fecha de aplicación general del capítulo solamente en caso de realizarse una revisión exhaustiva del mismo, y, en caso afirmativo, debería indicarse en toda regla nueva o enmendada la fecha de aplicación de las prescripciones nuevas?;
- .3 ¿deberían ser aplicables las orientaciones sobre la redacción de enmiendas a todo el Convenio SOLAS o solamente a capítulos determinados?; y
- .4 ¿deberían enmendarse las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités a fin de incluir elementos de control del proceso?

3.67 Tras aceptar el modo de proceder propuesto, el Comité examinó las cuestiones anteriores y acordó que:

- .1 el periodo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS y los códigos obligatorios conexos debería restablecerse, permitiéndose que los intervalos fueran más breves en circunstancias excepcionales claramente definidas, y adoptándose las enmiendas en cada periodo de sesiones del Comité mediante resoluciones independientes (con la misma fecha de entrada en vigor), según proceda;
- .2 la fecha de aplicación general de un capítulo solamente debería cambiarse en caso de realizarse una revisión exhaustiva del mismo, tras lo cual la fecha de aplicación de las prescripciones nuevas debería indicarse en toda regla nueva o enmendada;
- .3 las orientaciones sobre la redacción de enmiendas deberían ser aplicables a todo el Convenio SOLAS y los códigos obligatorios conexos; y
- .4 las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités no deberían enmendarse de momento, partiendo del entendimiento de que esto debería volver a examinarse en el futuro, una vez ultimadas y puestas a prueba las orientaciones sobre la redacción de enmiendas, y de que debería examinarse si la aplicación de las orientaciones podría ampliarse a otros convenios e instrumentos (por ejemplo, el Convenio MARPOL).

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.68 Tras el pertinente 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 y para su examen por el Comité, con miras a su adopción o aprobación:

- .1 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, incluidos los Códigos NGV 1994 y 2000, y los Códigos IGS e IMSBC, junto con las resoluciones MSC conexas;
- .2 el texto definitivo del código OR y el proyecto de resolución MSC conexas;
- .3 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Código CSC 1972 y el proyecto de resolución MSC conexas;
- .4 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988, enmendado, y el proyecto de resolución MSC conexas;

- .5 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009 y al Código DSC, y los proyectos de resoluciones MSC conexas;
- .6 el texto definitivo del proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la enmienda 02-13 al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC);
- .7 el texto definitivo del proyecto de circular MSC sobre las directrices para la presentación de información y la cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no previstas en el Código IMSBC y las condiciones de transporte;
- .8 el texto definitivo del proyecto de circular MSC sobre las directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse;
- .9 el texto definitivo del proyecto de circular MSC sobre las listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas (que se publicará con la signatura MSC.1/Circ.1395/Rev.1); y
- .10 el proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de orientaciones acerca de la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS y los códigos obligatorios conexas.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.69 Tras examinar los apartados del informe del Grupo de redacción que guardan relación con este punto del orden del día (MSC 92/WP.7), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación (véanse también los párrafos 8.3 y 8.4).

Adopción de un instrumento obligatorio nuevo

Adopción del Código para las organizaciones reconocidas

3.70 El Comité examinó el texto definitivo del código, preparado por el Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexo 1) y, tras tomar nota de las pequeñas modificaciones de redacción realizadas, adoptó el Código para las organizaciones reconocidas mediante la resolución MSC.349(92), que figura en el anexo 1.

3.71 La delegación de Irlanda hizo una declaración sobre la adopción del Código OR, que figura en el anexo 46. Las delegaciones de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia suscribieron la declaración realizada por Irlanda.

3.72 En respuesta a la declaración anteriormente mencionada, la delegación del Japón también hizo una declaración, que figura en el anexo 46. Las delegaciones de Angola, Antigua y Barbuda, Australia, Bahamas, Belice, Canadá, China, Dominica, Estados Unidos, la Federación de Rusia, India, Indonesia, Islas Cook, Islas Marshall, Kenya, Kiribati, Liberia, Malasia, México, Nigeria, Nueva Zelanda, Panamá, la República de Corea, la República Unida de Tanzania, Singapur y Vanuatu suscribieron la declaración realizada por el Japón.

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos obligatorios

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974

3.73 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 111 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Convenio, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexo 2), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.350(92), que figura en el anexo 2.

3.74 Al adoptar la resolución MSC.350(92), 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 se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2015, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

Adopción de enmiendas a los Códigos NGV 1994 y 2000

3.75 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 111 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a los Códigos NGV 1994 y 2000, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexos 3 y 4), y, tras acordar que se suprimieran los corchetes de los proyectos de enmienda a los Códigos, adoptó por unanimidad las enmiendas mediante las resoluciones MSC.351(92) y MSC.352(92), que figuran en los anexos 3 y 4, respectivamente.

3.76 Al adoptar las resoluciones MSC.351(92) y MSC.352(92), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas a los Códigos NGV 1994 y 2000 se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2015, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Código IGS

3.77 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 111 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código IGS, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexo 5), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.353(92), que figura en el anexo 5.

3.78 Al adoptar la resolución MSC.353(92), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IGS se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2015, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Código IMSBC

3.79 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 111 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código IMSBC, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexo 6) y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.354(92), que figura en el anexo 6, y pidió a la Secretaría que actualizara oportunamente el índice del Código.

3.80 Al adoptar la resolución MSC.354(92), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IMSBC se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2015, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de las enmiendas al Convenio CSC 1972

3.81 El Comité, compuesto por las delegaciones de 64 Partes Contratantes en el Convenio CSC 1972, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Convenio, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexo 7), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.355(92), que figura en el anexo 7.

3.82 Al adoptar la resolución MSC.355(92), el Comité determinó, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo X del Convenio CSC 1972, que las enmiendas adoptadas al Convenio entrarán en vigor el 1 de julio de 2014, a menos que, antes del 1 de enero de 2014, cinco o más Partes Contratantes notifiquen al Secretario General que recusan las enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo X del Convenio.

Adopción de enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988

3.83 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 77 Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al anexo I del Protocolo, preparado por el Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexo 8), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.356(92), que figura en el anexo 8.

3.84 Al adoptar la resolución MSC.356(92), 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 se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2014 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2015, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988.

Adopción/aprobación de enmiendas a los instrumentos no obligatorios

3.85 El Comité examinó el texto definitivo de las enmiendas a los instrumentos no obligatorios, preparado por el Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexos 9 a 12), y, tras acordar que se suprimieran los corchetes de los proyectos de enmienda a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009:

- .1 adoptó las enmiendas a:
 - .1 los Códigos de 1979, 1989 y 2009 para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Códigos MODU 1979, 1989 y 2009), mediante las resoluciones MSC.357(92), MSC.358(92) y MSC.359(92), que figuran en los anexos 9, 10 y 11, respectivamente; y
 - .2 el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código DSC), mediante la resolución MSC.360(92), que figura en el anexo 12; y
- .2 aprobó las siguientes circulares MSC:
 - .1 la circular MSC/Circ.1452: "Implantación temprana de la enmienda 02-13 al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC)";
 - .2 la circular MSC/Circ.1453: "Directrices para la presentación de información y la cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no previstas en el Código IMSBC y las condiciones de transporte";
 - .3 la circular MSC/Circ.1454: "Directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse"; y
 - .4 la circular MSC/Circ.1395/Rev.1: "Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas".

Otras cuestiones

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

3.86 A fin de avanzar en la labor en el lapso interperiodos, el Comité constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de orientaciones acerca de la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS y los códigos obligatorios conexos, coordinado por el Reino Unido,¹ y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas en el presente periodo de sesiones (véase el párrafo 3.67):

¹

Coordinador:

Sr. Motonobu Tsuchiya
Lloyd's Register
71 Fenchurch Street
Londres EC3M 4BS
Reino Unido
Correo electrónico: imomsc92cg@lr.org
Teléfono: +44 207 423 1652
Facsímil: +44 207 423 1564

- .1 examinará y ultimaré el proyecto de orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos obligatorios conexos, teniendo en cuenta las observaciones y recomendaciones formuladas en los documentos MSC 92/3/13, MSC 92/3/14 y MSC 92/3/16, así como las cuestiones planteadas en el documento MSC 92/3/6 que no se abordaron en el MSC 92;
- .2 examinará y ultimaré el proyecto de hoja de ruta para la implantación de la metodología para las enmiendas existentes y futuras (MSC 92/3/6, anexo 4); y
- .3 presentará un informe al MSC 93 con miras a ultimar las anteriores orientaciones y hoja de ruta en ese periodo de sesiones.

3.87 El Comité acordó que, al preparar las orientaciones anteriores, el Grupo de trabajo por correspondencia, en particular, debería:

- .1 considerar las consecuencias del "periodo de cuatro años para la entrada en vigor" y de la adopción de resoluciones MSC distintas, y elaborar los pormenores de una solución viable, que podría entrañar, como mínimo, lo siguiente:
 - .1 criterios detallados adicionales para permitir "circunstancias excepcionales" para la entrada en vigor de enmiendas entre los periodos ordinarios de cuatro años; y
 - .2 cualquier otro posible cambio consiguiente en los métodos de trabajo y prácticas de redacción;
- .2 continuar elaborando la parte pertinente de las orientaciones para reflejar las decisiones adoptadas en el MSC 92; y
- .3 continuar examinando las cuestiones siguientes que no se abordaron en el presente periodo de sesiones:
 - .1 las principales consideraciones y dificultades de redacción relacionadas con la mejora de las actuales prácticas de redacción;
 - .2 la posibilidad de encargar al Grupo de redacción del MSC sobre las enmiendas que examine los textos de los proyectos de enmiendas en la etapa de aprobación;
 - .3 la posibilidad de encargar a la Secretaría que produzca, cuando proceda, versiones con control de cambios de las enmiendas propuestas, de la siguiente manera:
 - .1 en la etapa de participación de los subcomités, en relación con el proceso de trabajo; y
 - .2 en la etapa de participación del Grupo de redacción del MSC, antes de la adopción definitiva de las enmiendas propuestas; y

- .4 el mantener sometida a examen la lista de cuestiones relacionadas con el ámbito de aplicación (MSC 92/3/6, anexo 1) y su consideración como parte de las orientaciones, según proceda.

3.88 El Comité acordó, asimismo, que el Grupo de trabajo por correspondencia también debería examinar, si tenía tiempo, la cuestión relativa a la "terminología de redacción" (MSC 92/3/15 y partes pertinentes del documento MSC 92/3/6).

3.89 El Comité refrendó las opiniones del Grupo sobre la necesidad de constituir un grupo de trabajo en el MSC 93 para examinar los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia en su próximo periodo de sesiones a fin de ultimar las orientaciones, y sobre la necesidad de contar con la asistencia y la participación de la Secretaría en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia (véase el párrafo 23.31.3).

INSTRUCCIONES A LA SECRETARÍA

3.90 Al adoptar las enmiendas antedichas, el nuevo instrumento obligatorio y los instrumentos conexos, el Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando prepare los textos auténticos de las enmiendas, introduzca cualquier corrección de redacción que se haya identificado, según proceda, incluidas las referencias actualizadas a los párrafos con nueva numeración, y a que ponga 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 Contratantes en el Convenio CSC 1972 o las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988.

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

4.1 Al examinar la comunicación a la Organización de información relacionada con la protección (MSC 92/4), el Comité tomó nota de los cambios en el acceso al módulo de protección marítima del GISIS y de las respuestas recibidas en relación con la circular nº 3338, y de que algunos Gobiernos Contratantes todavía no habían actualizado la información pertinente y, por lo tanto, no cumplían las obligaciones que les correspondían en virtud de la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS, relativa a la comunicación de información. Tras tomar nota de que se trata de una prescripción obligatoria y de que la información que figura en el módulo se utiliza cada vez más con fines operacionales, el Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que designasen un punto nacional de contacto que sirva de intermediario con la Organización en materia de protección marítima siguiendo los procedimientos que se indican en la circular nº 3338.

4.2 Asimismo, el Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que ofreciesen información detallada y completa sobre lo siguiente:

- .1 fecha del último examen del plan de protección de la instalación portuaria;
- .2 datos de contacto de los oficiales de protección de la instalación portuaria cuando ésta tenga que cumplir el Código PBIP; y
- .3 datos de contacto de las personas designadas para recibir las comunicaciones relacionadas con la protección marítima, que incluyen:
 - .1 las autoridades nacionales responsables de la protección del buque;

- .2 las autoridades nacionales responsables de la protección de la instalación portuaria;
- .3 los receptores de los alertas de protección del buque, las comunicaciones relacionadas con la protección marítima de otros Gobiernos Contratantes y las solicitudes de asistencia en caso de un suceso relacionado con la protección; y
- .4 los nombres de las organizaciones de protección reconocidas, si las hay, que el Estado haya aprobado y las condiciones de esta aprobación.

4.3 El Comité tomó nota de los siguientes resultados del FAL 38 en relación con la protección marítima:

- .1 el Comité de facilitación acordó que era deseable armonizar el Convenio de facilitación con el marco normativo SAFE de la OMA, pero sin dar carácter obligatorio a dichas disposiciones en el Convenio, y acordó remitir la cuestión al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio, para que la examinara;
- .2 que se había encargado también al mismo Grupo de trabajo que examinara posibles revisiones a la Norma 3.44 del Convenio de facilitación, con objeto de reducir el trato discriminatorio de la gente de mar a efectos de la expedición de permisos de tierra y el acceso a las instalaciones médicas en tierra basado en la nacionalidad o creencia religiosa; y
- .3 con respecto a los casos de polizonaje, que para evitar que la magnitud del problema de los polizones no se refleje debidamente cuando se compara con las cifras que presentan los Clubes P e I, el Comité de facilitación había acordado alentar a los Estados Miembros (en particular a los Estados de abanderamiento) y a las organizaciones no gubernamentales a que faciliten a la OMI información sobre los casos de polizonaje haciendo uso del módulo del GISIS, y había acordado también que era necesario adoptar más medidas de cooperación técnica para reducir el número de polizones mediante medidas de protección adecuadas dentro de los puertos de dichos países.

4.4 El Comité examinó el documento MSC 92/4/1 (República de Corea) en el que se propone redactar nuevas directrices para las compañías que realizan actividades de protección con arreglo a lo que se dispone en el Código PBIP y concluyó que no se necesitaban nuevas orientaciones sobre el particular en estos momentos.

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

Antecedentes

5.1 El Comité recordó que el MSC 90 había acordado un plan de trabajo para la elaboración de directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad (SLA) y que también había constituido un grupo de trabajo por correspondencia y que le había encargado que elaborara un proyecto de directrices para la aprobación de las alternativas y equivalencias contempladas en varios instrumentos de la OMI y que presentara un informe provisional al MSC 91 y un informe final al presente periodo de sesiones.

5.2 El Comité también recordó que durante el 91º periodo de sesiones se habían examinado, entre otros, el informe provisional del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 91/5) y el informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos (MSC 91/WP.9) y había tomado nota de que, con respecto al plan de trabajo mencionado, en dicho momento no era necesario introducir modificaciones al plan, y que había aprobado un mandato revisado para el Grupo de trabajo por correspondencia, el cual figura en el párrafo 5.16 del documento MSC 91/22.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos

5.3 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 92/5 y MSC 92/INF.5) y tomó nota de los avances logrados respecto de la elaboración del contenido de las directrices para la aprobación de las alternativas y equivalencias contempladas en varios instrumentos de la OMI, y de que el Grupo también había examinado su aplicabilidad y que había acordado seguir el proyecto de texto del párrafo 1.3 de los documentos de base (MSC 91/WP.9/Add.1 y MSC 86/5/3), en los que se señala que está previsto que el proyecto de directrices se aplique a ámbitos de los instrumentos de la OMI que permiten el uso de proyectos y disposiciones alternativas, y que se tendría en cuenta conforme avanza la elaboración del proyecto de directrices.

5.4 En dicho contexto, el Comité examinó el documento MSC 92/5/1 (República de Corea) que contiene observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y en el que se hace hincapié en que el proyecto de directrices para la aprobación de las alternativas y equivalencias contempladas será una referencia importante en la elaboración futura de las normas basadas en objetivos que utilizan el enfoque del nivel de seguridad (SLA-GBS), y en el que se introduce la necesidad de continuar examinando la estrategia para definir los criterios de evaluación en el proyecto de directrices.

5.5 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos junto con el documento conexo mencionado *supra* y, tras aprobarlo en general, adoptó las siguientes medidas:

- .1 tomó nota del avance de Grupo de trabajo por correspondencia y, en particular, de que se habían ultimado las secciones 1, 3, 4, 5, 6 y 7, que figuran en el proyecto de directrices (MSC 92/INF.5);
- .2 tomó nota de las modificaciones de fondo introducidas al texto del proyecto de directrices y encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que examinara el proyecto de texto y, en particular, las partes que el Grupo incluyó en la lista que figura en el anexo de su informe;

- .3 refrendó la propuesta del Grupo de refundir en un único instrumento todas las directrices existentes de la OMI sobre proyectos y disposiciones alternativos;
- .4 refrendó la conclusión del Grupo respecto del título del proyecto de directrices acordado por el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos constituido durante el MSC 91 (Directrices para la aprobación de las alternativas y equivalencias contempladas en varios instrumentos de la OMI);
- .5 refrendó la conclusión del Grupo con respecto a la circular MSC conexas, es decir, de utilizar la opción 1 que figura en el anexo 1 del documento MSC 91/WP.9 (MSC 92/5, párrafo 15);
- .6 tomó nota del debate habido sobre el proceso de verificación y dio instrucciones al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos de que continuara examinando este proceso teniendo en cuenta las cuestiones planteadas por el Grupo en el párrafo 16 de su informe, y que informara de ello al Comité; y
- .7 tomó nota de que el Grupo no había recibido ninguna información nueva sobre cómo los Estados Miembros y las organizaciones internacionales podrían haber usado las Directrices para la aprobación de los proyectos de buques basados en los riesgos (MSC 86/5/3, anexo) al aprobar alternativas y equivalencias, y reiteró la solicitud del MSC 91 a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales de que presenten la información pertinente.

5.6 En relación con la aplicabilidad del proyecto de directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias, el Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 92/5, párrafos 5 a 8) y no concordó con la opinión expresada por la mayoría del Grupo de utilizar la opción 2 (MSC 92/5, párrafo 5), es decir, la aplicación a aspectos de los instrumentos de la OMI (normas reglamentarias) que permiten los proyectos y disposiciones alternativos. En este contexto, el Comité recordó que en la regla I/5 del Convenio SOLAS se permite que las Administraciones aprueben equivalencias y se prescribe que se presente a la Organización información pertinente para distribuirla en una circular SLS, que ha sido la práctica que se ha seguido durante muchos años sin disponer de ninguna orientación. El Comité también tomó nota de las opiniones de las delegaciones de que podría ser problemático expandir el ámbito de aplicación del proyecto de directrices a otros instrumentos de la OMI, dado que aún no se había obtenido experiencia con la aplicación de las directrices.

5.7 Posteriormente, si bien se tomó nota de que el proyecto de directrices disponía un enfoque estructurado para la aprobación de proyectos alternativos y equivalentes, el Comité confirmó que la aprobación de alternativas y equivalencias era la prerrogativa de las Administraciones y que, en consecuencia, la decisión respecto del ámbito de aplicación no debería prescribirse en las directrices puesto que es de su competencia.

Enfoque del nivel de seguridad (SLA)

5.8 El Comité recordó que el MSC 91 había tomado nota de los elementos que deberían incluirse en el proyecto de directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad (SLA), elaborado por el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos (MSC 91/WP.9, anexo 2).

5.9 En este contexto, el Comité acordó centrarse, en este periodo de sesiones, en ultimar el proyecto de directrices para la aprobación de las alternativas y equivalencias contempladas en varios instrumentos de la OMI, y dio instrucciones al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos de que continuara considerando la posibilidad de elaborar directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad, solamente si alcanzara el tiempo disponible, teniendo en cuenta el anexo 2 del documento MSC 91/WP.9, y que informara de ello al Comité.

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

5.10 Posteriormente, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y le encomendó que, teniendo en cuenta las observaciones y las propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 ultimar el proyecto de directrices para la aprobación de las alternativas y equivalencias contempladas en varios instrumentos de la OMI basándose en los documentos MSC 92/5 y MSC 92/INF.5 y teniendo en cuenta el documento MSC 92/5/1, prestando especial atención a las modificaciones sustantivas que se hicieron al proyecto de texto, las cuales figuran en el anexo del documento MSC 92/5;
- .2 ultimar la página introductoria del proyecto de circular MSC correspondiente, en la que se publicará el proyecto de directrices anteriormente mencionado basándose en la opción 1 del anexo 1 del documento MSC 91/WP.9;
- .3 examinar a fondo el proceso de verificación para la aprobación de alternativas y equivalencias teniendo en cuenta el párrafo 16 del documento MSC 92/5, y asesorar al Comité en consecuencia; y
- .4 si se dispone de tiempo, continuar considerando la posibilidad de elaborar directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad teniendo en cuenta el anexo 2 del documento MSC 91/WP.9, e informar de ello al Comité.

Informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos

5.11 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo (MSC 92/WP.9), lo aprobó en general y adoptó las medidas que se describen en los párrafos siguientes.

Elaboración de directrices sobre la determinación de los criterios de evaluación

5.12 El Comité tomó nota de que el Grupo había propuesto elaborar directrices sobre la determinación de los criterios de evaluación, que constituirán un documento independiente del proyecto de directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias previstas en varios instrumentos de la OMI, y tomó nota de que los criterios generales de evaluación ya se tratan en dicho proyecto de directrices. En consecuencia, actualmente no es necesario elaborar directrices adicionales. No obstante, algunas delegaciones opinaron que era necesario elaborar directrices sobre la determinación de los criterios de evaluación, que resultarían útiles a la hora de implantar el proyecto de directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias. Tras examinar las opiniones expresadas, el Comité refrendó la recomendación del Grupo de examinar la posibilidad de elaborar directrices sobre la determinación de los criterios de evaluación en una fase posterior.

Orientaciones existentes de la OMI en relación con los proyectos y disposiciones alternativos

5.13 El Comité, tras señalar que estas orientaciones son específicas para cada buque, refrendó la recomendación del Grupo de continuar considerando la posibilidad de elaborar directrices refundidas para la aprobación de proyectos alternativos y equivalentes.

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

5.14 Durante el examen del proyecto de directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias se perfilaron dos opiniones:

- .1 el proyecto de directrices debería ser provisional, dado que deja muchas cuestiones a discreción de las Administraciones, lo que podría ser problemático en los casos de cambio de pabellón y en lo que concierne a la supervisión por el Estado rector del puerto. Por otra parte, según el proyecto de directrices, la Organización y/o la Administración deberían definir los criterios de evaluación; sin embargo, no se dispone de procedimientos detallados respecto de cómo definir dichos criterios; y
- .2 los instrumentos obligatorios de la OMI han permitido que las Administraciones aprueben equivalencias durante decenios y, actualmente, no se dispone de documentación estructurada respecto de las orientaciones para dichas aprobaciones. Por ello, el proyecto de directrices es de carácter recomendatorio y, por su naturaleza, su aplicación se deja a la discreción de las Administraciones. Es importante que las Administraciones obtengan experiencia con su aplicación a fin de que se puedan presentar observaciones a la Organización y, de ser necesario, en el futuro se pueda llevar a cabo un examen de las directrices.

5.15 El Comité examinó estas opiniones y aprobó la circular MSC.1/Circ.1455: "Directrices para la aprobación de alternativas y equivalencias previstas en varios instrumentos de la OMI", y alentó a los Gobiernos Miembros a que aplicaran las Directrices cuando aprueben alternativas y equivalencias y presenten observaciones a la Organización respecto de la experiencia obtenida con su aplicación.

5.16 Con respecto a esta decisión, la delegación de Grecia, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que es necesario perfeccionar estas directrices antes de poder considerarlas terminadas. El texto completo de su declaración se recoge en el anexo 46.

Elaboración de directrices provisionales para el enfoque del nivel de seguridad (SLA)

5.17 El Comité tomó nota de los debates celebrados en el seno del Grupo respecto de la elaboración de directrices provisionales para el enfoque del nivel de seguridad (SLA) en la labor normativa de la OMI, e invitó a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten al MSC 93 observaciones y propuestas respecto de los elementos que deberían tenerse en cuenta durante la elaboración de dichas directrices (MSC 92/WP.9, anexo 2).

6 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

ANTECEDENTES

6.1 El Comité recordó que el MSC 90 había acordado que la trágica 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, y, en particular, que había acordado adoptar un enfoque en dos partes, a saber, por una el examen de las medidas a corto plazo relacionadas con las operaciones y la gestión de los buques de pasaje, y por la otra la elaboración de un plan de acción a largo plazo para la labor restante, que se basaría en el informe de investigación del accidente del *Costa Concordia*.

6.2 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 92/6 (Secretaría) sobre las deliberaciones y medidas adoptadas en relación con la seguridad de los buques de pasaje en el MSC 91.

6.3 El Comité recordó además que el MSC 91:

- .1 había vuelto a constituir su Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje y, tras examinar el informe, había aprobado proyectos de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS sobre ejercicios para emergencias, y había actualizado las medidas provisionales recomendadas para las compañías de buques de pasaje, publicadas mediante la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1; y
- .2 había aprobado el plan de acción a largo plazo revisado para la seguridad de los buques de pasaje, que figura en el anexo 3 del documento MSC 91/WP.8.

INFORME SOBRE LA INVESTIGACIÓN DEL SINIESTRO DEL *COSTA CONCORDIA* Y RECOMENDACIONES

6.4 El Comité examinó el documento MSC 92/6/3 (Italia), que contiene las recomendaciones preliminares resultantes de la investigación de la zozobra del buque de pasaje *Costa Concordia*, junto con los documentos MSC 92/INF.6 (Italia), en el que se indica que el informe de la investigación del siniestro se ha cargado en el GISIS, y MSC 92/6/8 (IUMI) y MSC 92/6/10 (CLIA), que contienen ambas observaciones sobre las recomendaciones preliminares.

6.5 Al examinar estos documentos, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones expresadas durante los debates:

- .1 dado que el informe oficial del siniestro no había estado disponible hasta muy tarde, los Estados Miembros y las organizaciones internacionales no habían tenido tiempo suficiente para analizarlo en detalle y por tanto aún es preciso aclarar ciertos aspectos con respecto a los cuales puede ser necesario trabajar en el lapso interperiodos antes de poder tomar ninguna medida de consideración;
- .2 la información sobre los antecedentes que apoya las recomendaciones preliminares es difícil de encontrar en el informe de investigación del siniestro, y el Grupo de trabajo que se va a constituir debería examinar la posibilidad de vincular las distintas recomendaciones a las correspondientes partes del informe;

- .3 cualquier medida propuesta recomendada por el Grupo de trabajo que se va a constituir debería estar vinculada a los resultados del informe de la investigación del siniestro, y su ámbito de aplicación debería estar claramente delimitado, y la preparación de las justificaciones necesarias para cualquier resultado nuevo o ampliado que se proponga debería hacerse en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo;
- .4 puede ser necesario efectuar una evaluación formal de la seguridad para determinar la eficacia de cualquier medida sustancial que se recomiende, en particular de medidas que puedan tener repercusiones para buques de pasaje de todo tipo;
- .5 algunas delegaciones opinaron que quizá sea necesario examinar la posibilidad de preparar definiciones de los distintos tipos y dimensiones de buques de pasaje, mientras que otras señalaron que otra cuestión ya se ha debatido detenidamente en el marco de la iniciativa de seguridad de los buques de pasaje; y
- .6 aunque algunas delegaciones opinaron que los principios de dotación de seguridad deberían seguir examinándose, otras subrayaron que los principios acaban de revisarse, proceso que ha culminado con la adopción de la resolución A.1047(27) y de enmiendas a la regla V/14 del Convenio SOLAS, por lo que es prematuro llevar a cabo otro examen hasta que se adquiera experiencia con la última serie de enmiendas y señalaron que podría ser preferible recurrir a la revisión en curso de los cursos modelo para mejorar la situación en lugar de enmendar instrumentos obligatorios.

6.6 Tras sopesar estas observaciones, el Comité decidió remitir los documentos MSC 92/6/3, MSC 92/6/8, MSC 92/6/10 y MSC 92/INF.6 al Grupo de trabajo para que los examinara más a fondo.

RECOMENDACIONES DERIVADAS DEL EXAMEN DE LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DEL SECTOR DE CRUCEROS

6.7 Tras examinar los documentos MSC 92/6/1 (CLIA), que propone tres nuevos resultados derivados del examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros y una revisión de la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1, y MSC 92/6/9 (CLIA), que contiene observaciones sobre el suceso del *Costa Concordia*, el Comité decidió remitir estos documentos al Grupo de trabajo para que los examinara con miras a preparar una revisión de la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1, si procede.

MEDIDAS OPERACIONALES DE SEGURIDAD PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

6.8 Tras examinar el documento MSC 92/6/5 (ICS), en el que se facilita información sobre un examen llevado a cabo por las compañías miembro de la ICS que operan buques de pasaje, incluidos buques de pasaje de transbordo rodado y naves de gran velocidad, en relación con las medidas operacionales de seguridad, el Comité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo para que lo examinara en detalle y le asesorara.

ANÁLISIS DE LA EVACUACIÓN

6.9 El Comité examinó el documento MSC 92/6/2 (Alemania y España), en el que se expresa la opinión de que una simulación obligatoria de los procedimientos de evacuación, que incluya reglas básicas sobre la manera de realizar tal simulación, debería adquirir carácter obligatorio en el Convenio SOLAS o el Código SSCI, junto con el documento MSC 92/6/4 (ITF e Instituto Náutico), que contiene observaciones sobre el documento MSC 92/6/2, y tras tomar nota de las siguientes opiniones expresadas durante los debates:

- .1 debería examinarse la posibilidad de conferir carácter obligatorio a la simulación de los procedimientos de evacuación;
- .2 los resultados de la revisión en curso de las recomendaciones conexas del Subcomité FP (MSC.1/Circ.1238) deberían tenerse en cuenta al adoptar la decisión definitiva de conferirle carácter obligatorio; y
- .3 siempre sería necesario contar con una tripulación bien formada para que preste asistencia profesional durante las evacuaciones,

decidió remitir estos documentos al Grupo de trabajo para que los examinara en detalle y le asesorara.

CAPACIDAD DE CONSERVACIÓN DE LA FLOTABILIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

6.10 El Comité examinó los documentos MSC 92/6/6 (Alemania y otros), en el que se facilita información sobre los resultados de los estudios sobre estabilidad con avería de los buques de pasaje de transbordo rodado y de un proyecto de investigación y demostración sobre estabilidad con avería basada en objetivos, en el que se propone un enfoque en dos etapas para el examen y mejora de la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería, y MSC 92/6/7 (Estados Unidos), que contiene observaciones sobre el documento MSC 92/6/6.

6.11 En los debates que siguieron a continuación, el Comité tomó nota de las opiniones de algunas delegaciones de que debería demostrarse la existencia de una necesidad imperiosa antes de ampliar el alcance de la labor en curso sobre estabilidad con avería y de otras que señalaron que debería encargarse al Grupo de expertos en EFS que examinara el proyecto de investigación y asesorara al Comité. En este contexto, el observador de la IFSMA hizo la declaración que figura en el anexo 46.

6.12 Tras un breve debate, el Comité decidió remitir los documentos MSC 92/6/6 y MSC 92/6/7 al Grupo de trabajo para que los examinara en detalle y le asesorara.

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

6.13 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje, y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas del Pleno:

- .1 examinara, basándose en las recomendaciones preliminares (MSC 92/6/3) y en el informe de investigación del siniestro del *Costa Concordia* (MSC 92/INF.6), y teniendo en cuenta los documentos MSC 92/6/8 y MSC 92/6/10, las recomendaciones una por una, y determinara:

- .1 si hay un vínculo suficiente para la recomendación propuesta en el informe de la investigación o se precisa más información; y
 - .2 en el caso de las recomendaciones que tengan este vínculo, examine toda medida a adoptar y le asesore sobre el posible ámbito de aplicación y el modo de proceder; y
 - .3 preparara el correspondiente proyecto de texto de cualquier recomendación operacional, de gestión o de otro tipo para la cual se requiera una actuación inmediata;
- .2 examinara las últimas recomendaciones del examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros (MSC 92/6/1 y MSC 92/6/9) y preparara una revisión de la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1, según proceda, para su aprobación por el Comité;
 - .3 estudiara los resultados del examen de las medidas de seguridad operacional para incrementar la seguridad de los buques de pasaje efectuado por la ICS (MSC 92/6/5), y le asesorara oportunamente;
 - .4 examinara si conviene conferir carácter obligatorio a las orientaciones voluntarias sobre el análisis de la evacuación, teniendo en cuenta los documentos MSC 92/6/2, MSC 92/6/4, MSC 92/6/10 y MSC.1/Circ.1238, y le asesorara oportunamente;
 - .5 examinara la propuesta relativa a la conservación de la flotabilidad en los buques de pasaje, teniendo en cuenta los documentos MSC 92/6/6, MSC 92/6/7 y MSC 92/6/10, y le asesorara oportunamente;
 - .6 actualizara el plan de acción a largo plazo revisado para la seguridad de los buques de pasaje (MSC 91/WP.8, anexo 3), incluido el orden de prioridades de la labor que ha de realizarse (es decir, los plazos previstos para la ultimación de cada tarea), teniendo en cuenta las recomendaciones preliminares (MSC 92/6/3) y el informe de la investigación del siniestro del *Costa Concordia* (MSC 92/INF.6), y los demás documentos que se han presentado al periodo de sesiones, según proceda; y
 - .7 examinara la conveniencia de constituir un grupo de trabajo por correspondencia y, de estimarlo conveniente, preparara un proyecto de mandato para su examen en el Pleno.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

6.14 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 92/WP.8), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Informe sobre la investigación del siniestro del *Costa Concordia* y recomendaciones

6.15 Tras tomar nota de que el Grupo había examinado en detalle el informe sobre la investigación del siniestro del *Costa Concordia* y las correspondientes recomendaciones preliminares, el Comité tomó las siguientes medidas:

- .1 pidió a Italia que facilitara más información técnica sobre la profundidad de penetración, en apoyo de la recomendación relativa al doble forro para la protección de los compartimientos estancos que contengan equipo y de la recomendación para la consideración de la reubicación del cuadro de distribución radioeléctrico en ondas decimétricas por encima de la cubierta de cierre;
- .2 amplió el resultado previsto 5.2.1.15 relativo a la revisión de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS para incluir la consideración del límite de los puntos de inundación descendente en la cubierta de cierre de los buques de pasaje (véase también el párrafo 23.20);
- .3 encargó al Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros y al Subcomité FSI (III) que examinara el informe de la investigación del accidente del *Costa Concordia* y asesorara al MSC 93 como correspondiera;
- .4 pidió a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales que presentaran al MSC 93 observaciones y propuestas pormenorizadas en relación con el informe oficial de la investigación del siniestro del *Costa Concordia*; y
- .5 pidió a Italia que prestara asistencia al Subcomité FSI (III) y al Grupo de trabajo del MSC presentando aclaraciones e información adicionales, según proceda, con respecto al informe de la investigación del siniestro del *Costa Concordia*;

Recomendaciones derivadas del examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros

6.16 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado detenidamente las últimas recomendaciones derivadas del examen de la seguridad de las operaciones del sector de cruceros (MSC 92/6/1 y MSC 92/6/9) y había acordado incluir tres notas orientativas adicionales en las medidas provisionales recomendadas (circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1) (véase el párrafo 6.24). En este contexto, el Comité respaldó la opinión del Grupo de que la función del personal de gestión en tierra es fundamental para el adecuado desarrollo y funcionamiento de un sistema de gestión de la seguridad eficaz.

Medidas operacionales de seguridad para incrementar la seguridad de los buques de pasaje

6.17 El Comité tomó nota de que el Grupo, tras examinar detenidamente el examen llevado a cabo por la ICS de las compañías que explotan buques de pasaje (MSC 92/6/5), había acordado incluir cuatro notas orientativas adicionales en las medidas provisionales recomendadas (circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1) (véase el párrafo 6.24).

Análisis de la evacuación

6.18 El Comité, tras tomar nota de que el Grupo había examinado los documentos MSC 92/6/2, MSC 92/6/4, MSC 92/6/10 y MSC.1/Circ.1238 relativos al análisis de la evacuación, acordó encargar al FP 57 (SDC 1)² que examinara la posibilidad de aplicar con carácter obligatorio el análisis de la evacuación a buques de pasaje que no sean de transbordo rodado, y asesorara oportunamente al MSC 93.

Capacidad de conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje

6.19 Al examinar las recomendaciones del Grupo relativas a la capacidad de conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, el Comité acordó remitir los documentos MSC 92/6/6 y MSC 92/6/7, junto con los estudios de la AESM y el GOALDS (SLF 55/INF.6, SLF 55/INF.7, SLF 55/INF.8 y SLF 55/INF.9), al SLF 56 (SDC 1) para su examen. En este contexto, el Comité encargó al SLF 56 (SDC 1) que examinara las opciones de la fase 1 que puedan justificarse desde un punto de vista técnico para aumentar el índice de compartimentado prescrito "R" y que examine otros aspectos considerados pertinentes a la cuestión, como la eslora del buque, el número de personas a bordo y los aspectos prácticos y operacionales, teniendo en cuenta factores económicos reales, y asesorara oportunamente al MSC 93.

Nueva constitución del Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad (EFS)

6.20 Habida cuenta de esta decisión, el Comité volvió a constituir el Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad (EFS) y le encargó que examinara los estudios de la AESM y GOALDS, teniendo en cuenta los modelos de riesgo y riesgo calculado y la validez de los datos e hipótesis utilizados y las Directrices revisadas relativas a la EFS (MSC-MEPC.2/Circ.12), y asesorara oportunamente al MSC 93 (véase también el párrafo 23.28.10). El Comité tomó nota de que el informe del Grupo de expertos en EFS se presentaría al MSC 93 para su examen en el ámbito del punto del orden del día sobre seguridad de los buques de pasaje.

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

6.21 Tras tomar nota de que el Grupo había actualizado el Plan de acción a largo plazo revisado sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 92/WP.8, anexo 2), el Comité acordó anticipar el resultado previsto "Examen de las condiciones en las que pueden abrirse las puertas estancas de los buques de pasaje durante la navegación y elaboración de enmiendas a la regla II-1/22 del Convenio SOLAS y a la circular MSC.1/Circ.1380", e incluirlo en el orden del día provisional del SLF 56 (SDC 1) (véase el párrafo 23.17).

6.22 En el marco del examen del Plan de acción a largo plazo revisado sobre la seguridad de los buques de pasaje actualizado se expresaron las siguientes opiniones, concretamente:

- .1 toda medida que se adopte como resultado del accidente del *Costa Concordia* debería tener una relación directa con la causa del accidente;
- .2 el accidente del *Costa Concordia* brinda la oportunidad de examinar y tomar las medidas oportunas con respecto a las reglas del Convenio SOLAS y al material de orientación sobre cuestiones de seguridad de los buques de pasaje, y por ello el examen no debería limitarse a las cuestiones derivadas exclusivamente del accidente;

² Véase el párrafo 22.19.

- .3 el Plan de acción a largo plazo no está claro y se debería indicar la situación de cada medida; y
- .4 las medidas relacionadas con un resultado previsto existente deberían diferenciarse de las que puedan llevar a nuevos resultados no previstos que deberían exigir una justificación plena, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités.

6.23 Tras debatir estas opiniones, el Comité encargó a la Secretaría que, en consulta con el Presidente del Grupo de trabajo, revisara el Plan de acción a largo plazo (MSC 92/WP.8, anexo 2), con miras a determinar claramente si cualquiera de las medidas propuestas está relacionada con un resultado previsto ya existente o si se trata de un nuevo resultado previsto derivado de la pérdida del *Costa Concordia*, y que lo volviera a publicar con la signatura MSC 92/WP.8/Rev.1.

Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje

6.24 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.2, que contiene las "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje". En este contexto, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que en el futuro será necesario adoptar una decisión con respecto al carácter definitivo de estas orientaciones provisionales.

7 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

Generalidades

7.1 El Comité recordó que el MSC 91 había examinado las cuestiones urgentes derivadas del 17º periodo de sesiones del Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (Subcomité DSC) (MSC 91/22, sección 13).

7.2 Tras examinar el resto de las cuestiones derivadas del DSC 17 (documentos DSC 17/17 y MSC 92/7), el Comité aprobó el informe del DSC 17, en general, y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

Enmiendas a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009 y al Código DSC

7.3 En relación con el proyecto de enmiendas a los Códigos MODU 1979, 1989 y 2009 y al Código DSC, el Comité recordó que esta cuestión se había examinado al tratar el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.85).

Directrices para la elaboración de un ACEP

7.4 El Comité aprobó la circular CSC.1/Circ.143: "Directrices para la elaboración de un programa aprobado de exámenes continuos (ACEP)".

Enmiendas a la circular CSC.1/Circ.138

7.5 El Comité aprobó la circular CSC.1/Circ.138/Rev.1: "Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado".

Requisitos de formación para la lucha contra incendios en caso de materias que reaccionan con el agua

7.6 El Comité tomó nota de que el documento DSC 17/11/2 (Alemania) se había remitido al Subcomité STW a fin de que éste examinara las cuestiones relativas a los requisitos de formación para la lucha contra incendios cuando existen materias que reaccionan con el agua (STW 44/19, párrafo 17.38).

Informe de la investigación sobre el siniestro muy grave ocurrido a bordo del granelero *La Donna I*

7.7 En relación con el informe de la investigación sobre el siniestro muy grave ocurrido a bordo del granelero *La Donna I*, el Comité tomó nota de que el Subcomité había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al DCS 18 sobre esta cuestión y remitió en consecuencia sus resultados al FSI 21.

8 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

INFORME DEL 56º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

8.1 El Comité aprobó en general el informe del 56º periodo de sesiones del Subcomité de protección contra incendios (Subcomité FP) (FP 56/23 y Corr.1, y MSC 92/8) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Proyectos de enmiendas a las reglas II-2/4.5.5 y II-2/16.3.3 del Convenio SOLAS

8.2 El Comité examinó los proyectos de enmiendas a las reglas II-2/4.5.5 y II-2/16.3.3 del Convenio SOLAS en relación con los sistemas de gas inerte de los buques tanque nuevos, junto con el documento MSC 92/3/9 (Argentina), que contiene un análisis del ámbito de aplicación del proyecto de regla II-2/4.5.5 y el capítulo 15 del Código SSCI. Tras tomar nota de las inquietudes manifestadas con respecto al término "hidrocarburo" recogido en el texto del proyecto de regla II-2/4.5.5.1.4 del Convenio SOLAS y de las cuestiones relativas a su ámbito de aplicación, el Comité aprobó en principio las reglas antedichas y encargó al Grupo de redacción constituido en el marco del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.68) que examinara minuciosamente las propuestas recogidas en el documento MSC 92/3/9 y se asegurara de que no se plantean consecuencias imprevistas, en particular con respecto a la propuesta del párrafo 7 del documento antedicho, y preparara el texto definitivo de los proyectos de enmienda a las reglas II-2/4.5.5 y II-2/16.3.3 del Convenio SOLAS y al capítulo 15 del Código SSCI, a fin de someterlo al examen del Comité.

8.3 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de redacción (MSC 92/WP.7, anexo 17), el Comité, tras acordar mantener entre corchetes el proyecto de regla II-2/4.5.5.3.2 del Convenio SOLAS, aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas II-2/4.5.5 y II-2/16.3.3 del Convenio SOLAS, que se recogen en el anexo 13, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 93.

Proyectos de enmiendas al capítulo 15 del Código SSCI

8.4 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de redacción (MSC 92/WP.7), el Comité aprobó los proyectos de enmiendas al capítulo 15 del Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) en relación con los

sistemas de gas inerte para los buques nuevos, que se recogen en el anexo 14, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 93.

Proyectos de enmiendas a las reglas II-2/3 y II-2/9.7 del Convenio SOLAS

8.5 Al examinar los proyectos de enmiendas a las reglas II-2/3 y II-2/9.7 del Convenio SOLAS, en relación con la piroresistencia de los conductos de ventilación de los buques nuevos, el Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por el observador de la IACS en el sentido de que el proyecto de texto no contenía referencia alguna a la fecha de aplicación de las enmiendas y que, por lo tanto, los proyectos de enmiendas serían aplicables a los buques construidos con posterioridad a 2012. Además, el observador señaló que en los proyectos de enmiendas se había introducido la palabra "piroresistente" sin incorporar una definición en el Convenio SOLAS, lo cual tendría que aclararse. En ese contexto, el Comité tomó nota también de la información facilitada por el Presidente del Subcomité, a saber, que en el párrafo 4.10 del informe del Subcomité (FP 56/23) se señalaba con toda claridad que los proyectos de enmiendas se aplicaban solamente a los buques nuevos.

8.6 En consecuencia, el Comité pidió a la Secretaría que modificara los proyectos de enmiendas con objeto de introducir la fecha de aplicación, aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas II-2/3 y II-2/9.7 del Convenio SOLAS, en relación con la piroresistencia de los conductos de ventilación de los buques nuevos, que se recogen en el anexo 13, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 93.

8.7 Con respecto al término "piroresistente", el Comité invitó al observador de la IACS a que presentara observaciones y una propuesta al MSC 93 para que se examinaran a la vez que se adoptaban los proyectos de enmiendas antedichos.

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

8.8 El Comité examinó los proyectos de enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS en relación con las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta aplicables a los buques nuevos, junto con el documento MSC 92/8/2 (Dinamarca y Noruega), en el que se proponen enmiendas para aclarar las prescripciones de los proyectos de enmienda antedichos y, en particular, se propone que se enmiende el proyecto de texto de la regla II-2/7.3.2.4.2 del Convenio SOLAS a fin de prescribir un caudal mínimo de 60 m³/h.

8.9 Al respecto, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones:

- .1 los proyectos de enmiendas deberían aprobarse tal como los había preparado el FP 56;
- .2 no es fácil medir los caudales de los cañones de agua en la ubicación cubierta por los cañones. No parece factible la verificación del caudal en la parte superior del nivel más alto de los contenedores, tal como se propone en el párrafo 11 del documento MSC 92/8/2; y
- .3 la propuesta de incluir una prescripción relativa a la presión no es necesaria.

8.10 Tras los pertinentes debates, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS, que se recogen en el anexo 13, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 93.

8.11 Habida cuenta de la decisión antedicha, el Comité tomó nota de la inquietud manifestada por la delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras delegaciones, en relación con la propuesta de nueva regla II-2/10.7.3.1 del Convenio SOLAS, en la que se prescribe que los buques lleven a bordo al menos una lanza de agua nebulizada. La delegación no está de acuerdo con la inclusión de esta nueva prescripción, ya que en su opinión el uso de dicho equipo puede exponer a los marinos a un peligro considerable, si se acercan a una pila de contenedores en la que se haya declarado un incendio de extensión o progresión desconocida. Son bien conocidos los problemas derivados de la información inexacta sobre los contenidos de los contenedores y la presencia no declarada de contenidos explosivos o que reaccionan con agua no hace más que contribuir al peligro. El Comité tomó nota también de que la delegación ya había manifestado su inquietud durante los debates sobre los resultados de la labor del Grupo de trabajo en el FP 56, si bien no quedó recogida en el informe del Subcomité. La delegación de las Bahamas señaló que los incendios declarados en las pilas de contenedores pueden ser sumamente peligrosos, de lo que dan fe los accidentes mortales de los marinos a bordo del MSC *Flaminia* hace 11 meses. Por lo tanto, debería mantenerse el principio de combatir un incendio desde un punto y distancia seguros. En su opinión, es inaceptable dar a los marinos la impresión de que es aceptable adentrarse en situaciones arriesgadas al prescribir llevar a bordo un equipo concreto que, por su propia naturaleza y modo de uso, puede exigirles que se adentren. La delegación tomó nota de la nota a pie de página propuesta por el Grupo de trabajo por correspondencia (párrafo 34 del documento FP 56/5) y señaló que hará referencia a la misma al implantar las enmiendas antedichas.

Cañones de agua portátiles utilizados para la protección de zonas de carga en cubierta

8.12 El Comité examinó el proyecto de directrices para el proyecto, funcionamiento, pruebas y aprobación de cañones de agua portátiles utilizados para la protección de zonas de carga en cubierta de los buques proyectados y construidos para transportar cinco o más niveles de contenedores en la cubierta de intemperie o por encima de ella, junto con el documento MSC 92/8/2 (Dinamarca y Noruega), en el que se proponen enmiendas para aclarar el proyecto de texto de las directrices y, en particular, fusionar los párrafos 3.5 y 3.7 del proyecto de directrices en relación con el caudal y la longitud del lanzamiento de un chorro de agua en una elevación horizontal de 30 ° a 35 °.

8.13 Tras los pertinentes debates, y tomar nota de que no se apoyaba la propuesta recogida en el documento MSC 92/8/2, el Comité aprobó en principio el proyecto de directrices para el proyecto, funcionamiento, pruebas y aprobación de cañones de agua portátiles utilizados para la protección de zonas de carga en cubierta de los buques proyectados y construidos para transportar cinco o más niveles de contenedores en la cubierta de intemperie o por encima de ella, así como el proyecto de circular MSC conexas, para su aprobación definitiva en el MSC 93, junto con la adopción de las enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS.

Estudio de EFS sobre el transporte marítimo de mercancías peligrosas

8.14 El Comité tomó nota de que el proyecto propuesto de enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS y el proyecto de circular MSC conexas sobre las Directrices para el proyecto, funcionamiento, pruebas y aprobación de cañones de agua portátiles utilizados

para la protección de zonas de carga en cubierta de los buques proyectados y construidos para transportar cinco o más niveles de contenedores en la cubierta de intemperie o por encima de ella, están en consonancia con la recomendación 2 del estudio de EFS sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas (DSC 16/INF.2). Por lo tanto, se ha logrado el objetivo de la recomendación 2 y no es necesario adoptar nuevas medidas al respecto.

Examen de las recomendaciones sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes

8.15 El Comité tomó nota del avance logrado con respecto al examen de las recomendaciones sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes, que forma parte del plan de trabajo a largo plazo del Comité sobre la seguridad de los buques de pasaje.

Proyecto de enmiendas a la regla II-2/13.4 del Convenio SOLAS

8.16 El Comité examinó el proyectos de enmiendas a la regla II-2/13.4 del Convenio SOLAS en relación con los medios de evacuación adicionales desde los espacios de máquinas de buques de pasaje y de carga nuevos, junto con el documento MSC 92/8/1 (IACS), en el que se pide una aclaración de las expresiones "protección continua contra el fuego" y "taller principal" y acerca de si la dispensa para los buques de arqueo bruto inferior a 1 000 contemplada actualmente en la regla II-2/13.4.2.2 del Convenio SOLAS debería hacerse extensiva a estos nuevos proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS.

8.17 Tras los pertinentes debates, el Comité tomó nota de las opiniones manifestadas en el sentido de que las cuestiones recogidas en el documento MSC 92/8/1 ya se habían debatido durante el FP 56 y de que el Subcomité no había podido llegar a un acuerdo con respecto a las propuestas pero que, en cambio, había llegado a una solución intermedia. En consecuencia, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/13.4 del Convenio SOLAS, que se recoge en el anexo 13, y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 93.

8.18 En ese sentido, el Comité tomó nota de que la delegación de Suecia no estaba dispuesta a aceptar el proyecto de enmiendas antedicho, ya que, por ejemplo, los talleres eléctricos o incluso los electrónicos situados dentro de los espacios de máquinas y adyacentes a un taller principal no necesitarían tener dos vías de evacuación en virtud de las enmiendas propuestas, en cuyo caso se supone que la evacuación se realizará mediante el principio de evacuación de espacio a espacio, y que ello podría no ser posible si el taller eléctrico está separado del taller principal. Asimismo, el Comité tomó nota de que, en consecuencia, la delegación de Suecia estaba a favor de suprimir la expresión "taller principal", que se recoge en los párrafos 4.1.5 y 4.2.3 del proyecto de enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS.

Propuesta de interpretaciones de la regla II-2/13.4 del Convenio SOLAS

8.19 En relación con lo anterior, el Comité tomó nota de que el Subcomité había acordado debatir toda propuesta de interpretación de la regla II-2/13.4 del Convenio SOLAS, sobre el aislamiento de los troncos de evacuación de los espacios de categoría A para máquinas, en el FP 57, dentro del punto titulado "Otros asuntos".

Proyectos de enmiendas a las reglas II-2/1 y II-2/3 y proyecto de nueva regla II-2/20-1 del Convenio SOLAS

8.20 El Comité aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas II-2/1 y II-2/3 y el proyecto de nueva regla II-2/20-1 del Convenio SOLAS en relación con las prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido, aplicables a buques nuevos, que se recogen en el anexo 13, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 93.

Prescripciones sobre protección contra incendios de los espacios para el almacenamiento de desechos (resolución MEPC.76(40))

8.21 Tras tomar nota de la decisión pertinente adoptada por el MEPC 65 (MEPC 65/22, párrafo 11.17), el Comité aceptó y respaldó la opinión del Subcomité, a saber, que el reconocimiento y la certificación de la protección contra incendios de los espacios para incineradores y los espacios para el almacenamiento de desechos deberían estar dentro del ámbito del Convenio SOLAS.

8.22 A continuación, el Comité acordó que por el momento no convenía remitir esta cuestión al Subcomité FSI (III). No obstante, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesados a que examinaran esta cuestión con más detenimiento con miras a presentar propuestas sobre el modo de proceder con respecto a los reconocimientos y la certificación de la protección contra incendios de los espacios para incineradores y los espacios para el almacenamiento de desechos.

Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de los Códigos SSCI y PEF

8.23 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1456: "Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de los Códigos SSCI y PEF".

Interpretaciones unificadas del Código NGV 2000, enmendado por las resoluciones MSC.175(79) y MSC.222(82)

8.24 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1457: "Interpretaciones unificadas del Código NGV 2000, enmendado por las resoluciones MSC.175(79) y MSC.222(82)".

Interpretación de las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bomba de carga (MSC/Circ.1165)

8.25 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1458: "Interpretación de las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bomba de carga (MSC/Circ.1165)".

Interpretación unificada del Convenio SOLAS y de los Códigos CIQ y CIG

8.26 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1459: "Interpretación unificada del Convenio SOLAS y de los Códigos CIQ y CIG".

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

8.27 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de elaborar directrices para el empleo de PRF en las estructuras de los buques, cuyo fundamento sería un planteamiento técnico y basado en el riesgo, que puede seguirse según lo dispuesto en la regla II-2/17 del Convenio SOLAS y la circular MSC/Circ.1002 conexas.

8.28 Habida cuenta de lo anterior, el Comité tomó nota de la declaración de la delegación de los Estados Unidos, que se recoge en el anexo 46, en la que dicho país manifiesta su preocupación por la decisión del Subcomité de elaborar directrices para el empleo de construcciones combustibles a base de PRF en las estructuras de los buques, ya que la delegación no apoya en estos momentos el empleo de dichas construcciones en el marco existente del capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

Elaboración de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS sobre la ubicación de los AREE

8.29 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de no seguir elaborando enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS sobre la ubicación de los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE).

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

8.30 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, en relación con las zonas de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos, que se recoge en el anexo 13, y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 93.

PRUEBA DE LOS SISTEMAS DE ROCIADORES AUTOMÁTICOS EN LOS BUQUES DE PASAJE

8.31 El Comité tomó nota con agradecimiento del documento MSC 92/INF.10 (Bahamas), en el que se pone en su conocimiento el hecho de que durante una prueba anual de los sistemas de rociadores automáticos de varios buques de pasaje, algunos de los rociadores no se pusieron en funcionamiento. En pruebas realizadas posteriormente se tomó nota del elevado índice de fallos en los rociadores que, en algunos casos, superaba el 50 %. Tales elevados índices de fallo indican que el alcance de las pruebas que se recogen en las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios (MSC.1/Circ.1432) puede que no sirva para evaluar debidamente el estado real de los sistemas de rociadores automáticos.

8.32 Al respecto, el Comité tomó nota de la información actualizada sobre los últimos acontecimientos facilitada por la delegación de las Bahamas. Se llevó a cabo una prueba básica de los sistemas de rociadores automáticos en 15 buques, nueve de los cuales habían sufrido unos índices de fallo en los cabezales de los rociadores que justificaban una ampliación de las pruebas. Cuatro buques completaron las pruebas ampliadas y tres de ellos no satisficieron los criterios de aceptación. El índice de fallo más elevado experimentado fue del 68 % de los rociadores. El fabricante de los cabezales de los rociadores en cuestión profundizó en la investigación y llegó a la conclusión de que el agua utilizada en los sistemas de rociadores automáticos no satisface sus normas por lo que respecta a las diferentes características prescritas. Esto provocó el endurecimiento de los anillos obturadores de nitrilo y la deposición de herrumbre y productos químicos en los componentes internos. El fabricante en cuestión publicó boletines técnicos sobre dichos problemas en 2012, pero los boletines no se han distribuido ampliamente, aunque la delegación podría proporcionar ejemplares a las partes interesadas.

8.33 A continuación, el Comité acordó remitir el documento MSC 92/INF.10 y la información actualizada recogida *supra* al FP 57 para su examen en el marco del punto de su orden del día titulado "Otros asuntos" para que le asesore según proceda.

9 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

INFORME DEL 17º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité aprobó en general el informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité de radiocomunicaciones y de búsqueda y salvamento (COMSAR 17/17 y MSC 92/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Examen y modernización del SMSSM

9.2 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del SMSSM, coordinado por los Estados Unidos.

Revisión del anexo 7 de la circular MSC.1/Circ.1382/Rev.1

9.3 El Comité aprobó el examen del anexo 7 de la circular MSC.1/Circ.1382/Rev.1, que contiene el cuestionario revisado sobre la disponibilidad de instalaciones en tierra para el SMSSM, y encargó a la Secretaría que distribuyera la circular con la signatura MSC.1/Circ.1382/Rev.2, tras incorporar el anexo 7 revisado.

Enmiendas a la resolución A.705(17)

9.4 El Comité aprobó la circular MSC revisada sobre enmiendas a la resolución A.705(17), enmendada, relativa a la Difusión de información sobre seguridad marítima, y encargó a la Secretaría que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1287/Rev.1.

Enmiendas a la resolución A.706(17)

9.5 El Comité aprobó la circular MSC revisada sobre enmiendas a la resolución A.706(17), enmendada, relativa al Servicio mundial de radioavisos náuticos, y encargó a la Secretaría que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1288/Rev.1.

Validez del equipo de radiocomunicaciones instalado y utilizado en los buques

9.6 El Comité, tras examinar el documento MSC 92/9/4 (Japón) y aceptar las propuestas presentadas por el Japón en este documento, aprobó la circular MSC.1/Circ.1460: "Orientaciones sobre la validez del equipo de radiocomunicaciones instalado y utilizado en los buques".

Grupo mixto OMI/UIT de expertos

9.7 El Comité autorizó la celebración de la 9ª reunión del Grupo mixto OMI/UIT de expertos, que se celebrará en la sede de la OMI en Londres, del 14 al 18 de octubre de 2013.

9.8 Asimismo, el Comité autorizó la celebración de una reunión del Grupo mixto OMI/UIT de expertos en 2014 y encargó a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

Declaraciones de coordinación a la UIT y al CIRM

9.9 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que enviara declaraciones de coordinación a la UIT y al CIRM.

Utilización del gráfico de la figura N-14 del apéndice N del volumen II del Manual IAMSAR relativo a la esperanza de vida de los supervivientes

9.10 El Comité aprobó la circular COMSAR.1/Circ.57: "Orientaciones sobre la utilización del gráfico de la figura N-14 del apéndice N del volumen II del Manual IAMSAR", que se incorporará finalmente en la edición de 2016 de dicho manual.

Documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los MRCC

9.11 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que distribuyera la circular SAR.7/Circ.11: "Lista de documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los MRCC".

Información sobre la representación de los dispositivos AIS-SART, hombre al agua (MOB) del SIA y EPIRB-AIS

9.12 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.322: "Información a la gente de mar sobre la representación de los dispositivos AIS-SART, hombre al agua (MOB) del SIA y EPIRB-AIS".

Grupo mixto de trabajo OACI/OMI

9.13 El Comité autorizó la celebración de la 20ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, que se celebrará en Ámsterdam (Países Bajos) del 23 al 27 de septiembre de 2013.

9.14 Asimismo, el Comité autorizó la celebración de la 21ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI en 2014 y encargó a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

Auditorías de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT

9.15 El Comité aprobó la circular revisada COMSAR sobre auditorías de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT efectuadas por el coordinador LRIT, y encargó a la Secretaría que la distribuyera con la signatura COMSAR.1/Circ.54/Rev.1.

Acceso parcial en modalidad de sólo lectura a la interfaz en la Red del DDP para los usuarios del GISIS de los Gobiernos Miembros

9.16 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que introduzca los cambios necesarios en la interfaz en la Red del DDP, con objeto de permitir que los usuarios del GISIS de los Gobiernos Miembros tengan acceso a la información sobre los proveedores de servicios de aplicaciones (ASP) y datos de contacto de los puntos de contacto nacionales y los centros de datos, y deje de publicar versiones revisadas de la circular MSC.1/Circ.1377.

Explotación del Intercambio internacional de datos LRIT después de 2013

9.17 El Comité adoptó la resolución MSC.361(92): "Explotación del Intercambio internacional de datos LRIT después de 2013", que figura en el anexo 15.

Proyecto de código polar

9.18 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de remitir el asesoramiento sobre las partes del código polar que incumben al Subcomité al DE 58 (SDC 1) para que éste lo examine.

INCLUSIÓN DEL MENSAJE "SIGUIENTE PUERTO CON DERECHO" EN EL SISTEMA LRIT

9.19 Brasil (MSC 92/9/1) propuso que se intercambie entre centros de datos la información acerca del "siguiente puerto con derecho" de un buque, para su inclusión en el sistema LRIT, mediante la creación de un nuevo mensaje que permitiría el intercambio de datos, solamente entre centros de datos, con objeto de informar a un Gobierno Contratante de que un buque ha declarado su intención de entrar en un puerto, una instalación portuaria o un lugar bajo su jurisdicción. En opinión del Brasil, de este modo se mejorarían los mecanismos para la utilización del derecho de un Estado rector del puerto a recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.2 del Convenio SOLAS y se incrementaría el uso del sistema por parte de los Estados rectores de puertos.

9.20 En los debates que se mantuvieron a continuación se manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 la aplicación de la propuesta impondría una carga adicional a las Administraciones;
- .2 los Estados de abanderamiento no deberían participar en la provisión de información sobre los avisos de llegada;
- .3 la preparación y transmisión de dichos mensajes acarrea costes para los Estados de abanderamiento;
- .4 no debería conducir a costes adicionales para los propietarios de buques;
- .5 la propuesta presenta ventajas, puesto que los Estados de abanderamiento ya recaban información sobre los buques que enarbolan su pabellón con objeto de facilitar información únicamente a los Estados rectores de puertos que tienen derecho a recibir información LRIT;
- .6 supondría una normalización del procedimiento de aviso de llegada; y
- .7 podría incrementar el uso del sistema LRIT.

9.21 Tras sopesar estas opiniones, el Comité decidió no aprobar la propuesta.

Reconocimiento del sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium

9.22 El Comité examinó la notificación presentada por los Estados Unidos (MSC 92/9/2) de la solicitud para que el sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium esté reconocido y se utilice en el SMSSM. Los Estados Unidos informaron al Comité de que tiene la intención de facilitar al subcomité pertinente la información necesaria para que el Subcomité pueda verificar que el sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium cumple los criterios de la resolución A.1001(25), y presentar una recomendación al Comité sobre el reconocimiento de ese sistema para su uso en el SMSSM.

9.23 Al respecto, el Comité examinó también la información facilitada por la IMSO (MSC 92/9/3) sobre las medidas adoptadas por esa organización para preparar el reconocimiento de los nuevos sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM.

9.24 Tras deliberar al respecto, el Comité, tras observar que, en principio, no había objeción alguna, decidió remitir la cuestión al Subcomité NCSR para que éste evalúe la información pormenorizada que se le presentará en su momento, y encargarle que la examine en el marco del punto de su orden del día titulado "Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas".

9.25 Además, el Comité tomó nota de que la IMSO estaba dispuesta a ayudar a la Organización a llevar a cabo la evaluación de los aspectos técnicos y operativos a fin de garantizar el pleno cumplimiento de todos los criterios y procedimientos, según se establece en la resolución A.1001(25), así como en las orientaciones que figuran en la circular MSC.1/Circ.1414.

10 TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

Informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité de transporte de líquidos y gases a granel (Subcomité BLG) (BLG 17/18 y Add.1 y MSC 92/10) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes, teniendo en cuenta las decisiones del MEPC 65 (MSC 92/2/2).

Resultados del ESPH 18

10.2 El Comité refrendó las decisiones adoptadas por el Subcomité en relación con los resultados del ESPH 18, que había refrendado el MEPC 65.

Proyecto de enmiendas al Código CIQ

10.3 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código CIQ elaborado por el BLG 17, junto con otras enmiendas al Código relativas a las prescripciones sobre la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad, elaboradas por el SLF 55 (anexo 5 del documento SLF 55/17), que habían sido ya aprobadas por el MEPC 65, según se indica en el anexo 16, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 93 con miras a su adopción.

Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por certificados revisados, de conformidad con el Código CIQ

10.4 El Comité aprobó la circular MSC-MEPC.5/Circ.7: "Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por certificados revisados como resultado de la entrada en vigor de las enmiendas a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ", en su forma enmendada por el MEPC 65.

Elaboración del código IGF

10.5 El Comité tomó nota del progreso realizado en la elaboración del Código internacional para los buques que utilicen gas como combustible (código IGF). En relación con el documento MSC 92/10/3 (Estados Unidos), en el que se propone que el combustible

diésel con un punto de inflamación comprendido entre 52 °C y 60 °C quede excluido del ámbito de aplicación del código IGF y que se profundice en el examen de la posibilidad de aceptar combustibles diésel con un punto de inflamación comprendido entre 52 °C y 60 °C para fines de propulsión, en el contexto de las reglas II-2/4.2.1 y 4.2.2.3.2 del Convenio SOLAS, el Comité tomó nota en particular de lo siguiente:

- .1 algunas delegaciones respaldaron que los combustibles con un punto de inflamación comprendido entre 52 °C y 60 °C queden excluidos del ámbito de aplicación del código IGF;
- .2 algunas delegaciones respaldaron que se examine con detenimiento la aceptabilidad de los combustibles diésel con un punto de inflamación comprendido entre 52 °C (o incluso inferior) y 60 °C para fines de propulsión en las reglas conexas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS;
- .3 numerosas delegaciones no respaldaron la propuesta de modificar el ámbito de aplicación del código IGF en esta etapa, teniendo en cuenta que ya se han incluido disposiciones relativas a los combustibles alternativos distintos del GNL en el proyecto y la necesidad de ultimar el código tan pronto como sea posible; y
- .4 numerosas delegaciones opinaron que, en caso de examinar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS en relación con los combustibles de bajo punto de inflamación comprendido entre 52 °C y 60 °C, debería considerarse en su conjunto como un resultado separado, dado que puede afectar a una amplia gama de otras prescripciones, incluidas las prescripciones establecidas en el Convenio MARPOL relativas a las cargas con puntos de inflamación similares.

10.6 Tras un amplio debate, el Comité, teniendo presente que el proyecto de código IGF debería ultimarse lo antes posible, decidió que el combustible cuyo punto de inflamación esté comprendido entre 52 °C y 60 °C no quede excluido del ámbito de aplicación del Código, e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que, si lo desean, presenten documentos al Comité para proponer un nuevo resultado, de conformidad con las Directrices del Comité, sobre el examen del capítulo II-2 del Convenio SOLAS en relación con los combustibles de bajo punto de inflamación comprendido entre 52 °C y 60 °C.

Revisión del Código CIG

10.7 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), así como los siguientes documentos:

- .1 MSC 92/10/1 (Alemania, Japón, Noruega, Reino Unido y SIGTTO), en el que se facilita un proyecto de "norma para la utilización de las metodologías del estado límite en el proyecto de los sistemas de contención de la carga de configuración nueva", que deberá adquirir obligatoriedad mediante un proyecto de enmiendas al Código;
- .2 MSC 92/10/2 (Secretaría), en el que se proponen otras modificaciones al proyecto de enmiendas;

- .3 MSC 92/10/4 (Noruega), en el que se propone una serie de modificaciones al proyecto de enmiendas al Código CIG y que el proyecto de código CIG revisado no sirva de precedente para el contenido del código IGF; y
- .4 SLF 55/17 (anexos 8 y 17), en el que se facilitan otras modificaciones al proyecto de enmiendas al Código CIG elaboradas por el SLF 55, que se han incluido expresamente en el anexo 17, dado que el contenido del anexo 8 ya está incorporado en el anexo 17.

10.8 El Comité aceptó, en principio, las modificaciones propuestas en los documentos MSC 92/10/1, MSC 92/10/2 y SLF 55/17 y autorizó a la Secretaría a introducir las correcciones de redacción necesarias en el proyecto de enmiendas al Código CIG.

10.9 En relación con las propuestas formuladas en el documento MSC 92/10/4 para continuar modificando el proyecto de enmiendas al Código CIG, el Comité, si bien tomó nota de que algunas delegaciones habían mostrado su apoyo al respecto, no estuvo de acuerdo con esas propuestas, teniendo en cuenta las preocupaciones manifestadas sobre la introducción de nuevas modificaciones importantes en esta etapa, entre las que cabe destacar que algunas de las propuestas podrían reducir el nivel de seguridad establecido en el Código. Además, el Comité acordó que el proyecto de código CIG revisado no debería servir de precedente para el contenido del código IGF y que podrá examinarse la relación existente entre el Código CIG y el código IGF una vez ultimado el proyecto de este último código.

10.10 Por consiguiente, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código CIG, que figura en el anexo 17, y pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 93.

Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2014

10.11 El Comité aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2014 (véase también el párrafo 23.28).

11 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS

INFORME DEL 55º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

11.1 El Comité aprobó en general el informe del 55º periodo de sesiones del Subcomité de estabilidad y líneas de carga y de seguridad de pesqueros (Subcomité SLF) (SLF 55/17 y MSC 92/11) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Recomendación revisada sobre un método uniforme para evaluar los medios de inundación compensatoria

11.2 El Comité examinó el proyecto de resolución MSC titulado "Recomendación revisada sobre un método uniforme para evaluar los medios de inundación compensatoria", junto con los siguientes documentos:

- .1 MSC 92/11/2 (Finlandia, Japón), en el que se propone una modificación de las fórmulas de regresión revisadas para la inundación compensatoria a través de una serie de conductos estructurales con uno y dos registros; y

- .2 MSC 92/11/3 (Estados Unidos), en el que se proponen varias correcciones menores de redacción y actualizaciones al proyecto de recomendación revisada,

y tomó nota de que continuaban siendo válidos los cálculos para evaluar los medios de inundación compensatoria efectuados antes de la adopción de la Recomendación revisada, y que los cálculos que se hicieran para los buques construidos en la fecha de adopción de la Recomendación revisada o posteriormente deberían hacerse según se estipula en la Recomendación revisada.

11.3 Tras cierto debate, el Comité tomó nota de que quienes habían hecho uso de la palabra no apoyaban las propuestas del documento MSC 92/11/2 y, tras aceptar las modificaciones que figuran en el documento MSC 92/11/3, adoptó la resolución MSC.362(92): "Recomendación revisada sobre un método uniforme para evaluar los medios de inundación compensatoria", la cual figura en el anexo 18.

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

11.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1461: "Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque".

Proyecto de enmiendas al Código CGrQ

11.5 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), relacionadas con la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad, que se elaboraron conjuntamente con las Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque (véase el párrafo 11.4 *supra*), las cuales figuran en el anexo 19, con miras a que se adopten en el MSC 93, al adoptarse las prescripciones conexas de los Códigos CIQ y CIG respecto de la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad.

Proyecto de enmiendas al Código CIQ

11.6 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), que trata de la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad, ya se había tratado en relación con el punto 10 del orden del día (véase el párrafo 10.3).

Proyecto de enmiendas al Código EGC

11.7 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel (Código EGC), que trata de la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad, el cual figura en el anexo 20, con miras a que se adopte durante el MSC 93, al adoptarse las prescripciones conexas de los Códigos CIQ y CIG respecto de la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad.

Proyecto de enmiendas al Código CG

11.8 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CG), que trata de la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad, el cual figura en el anexo 21, con miras a que se adopte durante el MSC 93, al adoptarse las prescripciones conexas de los Códigos CIQ y CIG respecto de la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad.

Proyecto de enmiendas al Código CIG

11.9 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas al Código CIG, que trata de la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad, ya se había tratado en relación con el punto 10 del orden del día (véanse los párrafos 10.7 y 10.10).

Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011

11.10 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011 (resolución A.1053(27)), que trata de la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad, el cual figura en el anexo 9 del documento SLF 55/17, con miras a su posterior adopción, y remitió el proyecto de enmiendas al FSI 22 (III 1) a fin de que se incluya en la revisión apropiada de las Directrices SARC una vez que hayan entrado en vigor las enmiendas conexas a los instrumentos obligatorios.

Estudio de AESM y GOALDS sobre el nivel de conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería

11.11 El Comité examinó la solicitud de que se remitiera al Grupo de expertos en EFS el estudio de AESM y GOALDS sobre el nivel de conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje tras avería y, tras haber tomado nota de la opiniones manifestadas respecto de que el Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje estaba examinando dicho estudio (véanse los párrafos 6.10 a 6.12), decidió seguir examinando esta cuestión en el ámbito del punto 6 del orden del día (véanse los párrafos 6.19 y 6.20).

Uso del arqueo nacional en la aplicación de los convenios internacionales

11.12 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea: "Recomendación sobre el uso del arqueo nacional en la aplicación de los convenios internacionales", el cual figura en el anexo 22, con miras a presentarlo a la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, para su adopción.

Proyecto de código polar

11.13 El Comité tomó nota de que las cuestiones relacionadas con el texto propuesto de los capítulos 3 y 4 del proyecto de código polar se habían remitido a los grupos de trabajo por correspondencia sobre estabilidad con avería y SDS a fin de que continuaran examinándolas y presentaran un informe al SLF 56 (SDC 1).

Normas de funcionamiento para clinómetros electrónicos

11.14 El Comité adoptó la resolución MSC.363(92): "Normas de funcionamiento para los clinómetros electrónicos", la cual figura en el anexo 23, que el NAV 58 había remitido al SLF 55 a fin de que le brindara asesoramiento sobre los criterios adecuados para la funcionalidad de las alarmas de los clinómetros.

Procedimiento para el cálculo del número de buques pesqueros de cada Estado Contratante del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

11.15 El Comité adoptó la resolución MSC.364(92): "Procedimiento para el cálculo, por el depositario, del número de buques pesqueros de cada Estado Contratante del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977", la cual figura en el anexo 24. En este contexto, el Comité instó a todos los Estados Contratantes del Protocolo de Torremolinos a que firmaran el Acuerdo de Ciudad del Cabo tan pronto como fuera posible utilizando el procedimiento simplificado estipulado en el Acuerdo de Ciudad del Cabo. Por otra parte, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que, al firmar el Acuerdo, presentaran al depositario el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que enarbolan su pabellón y que están autorizados a operar en alta mar.

Norma de estabilidad con avería para los buques de apoyo mar adentro que transporten cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas

11.16 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité respecto de cuestiones relacionadas con una norma de estabilidad con avería propuesta para los buques de apoyo mar adentro que transporten cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas, y tomó nota de que el texto se había remitido al BLG 18 para que lo examinara (SLF 55/17, anexo 16).

Criterios sobre distancia, basados en los riesgos, para los tanques de combustible de gas que garantizan una protección adecuada en caso de abordaje

11.17 El Comité tomó nota de que, debido a falta de tiempo, el Grupo de trabajo SDS no había examinado las cuestiones relacionadas con los criterios adecuados sobre distancia, basados en los riesgos, para los tanques de combustible de gas que garantizan una protección adecuada en caso de abordaje, que el BLG 16 y el BLG 17 habían remitido al Subcomité; y también tomó nota de que el Subcomité había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al SLF 56 (SDC 1) observaciones y propuestas sobre esta cuestión.

Proyecto de Código CIG revisado

11.18 En relación con las modificaciones propuestas a las secciones 2.2 a 2.7 del capítulo 2 del proyecto de Código CIG, el Comité acordó examinar las modificaciones conjuntamente con la aprobación del proyecto de Código CIG revisado bajo el punto 10 del orden del día (véanse los párrafos 10.7 a 10.10).

ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

11.19 El Comité recordó que la Conferencia internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros, 2012, tras adoptar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (el "Acuerdo"), adoptó la resolución 4 de la Conferencia: "Elaboración de un texto refundido", en la que se pide al Secretario General de la Organización que elabore un texto refundido del régimen internacional recientemente establecido para la seguridad de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.

11.20 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 92/11/1 (Secretaría), que contiene el texto refundido de las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, modificado por el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

11.21 Tras examinar el documento MSC 92/11/1 y tras cierto debate, el Comité:

- .1 aprobó el texto refundido de las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, modificado por el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (el "Acuerdo") que figura en el anexo 25;
- .2 acordó que los documentos adjuntos 1 a 3 del anexo del documento MSC 92/11/1 se adjunten al texto refundido aprobado;
- .3 tomó nota de que, tal como se pide en la resolución 4 de la Conferencia, se enviarán copias certificadas del texto refundido aprobado por el Comité a los Gobiernos de los Estados invitados a enviar representantes a la Conferencia; y
- .4 autorizó a la Secretaría a que, al elaborar las copias certificadas del texto refundido, efectúe cualquier corrección de redacción que se revele necesaria y a que ponga en conocimiento del Comité cualquier error u omisión que requieren la intervención de los Gobiernos de los Estados invitados a enviar representantes a dicha Conferencia.

12 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

RESULTADOS DEL FSI 21

Generalidades

12.1 El Comité aprobó en general el informe del 21º periodo de sesiones del Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (FSI 21/18 y MSC 92/12) y, teniendo en cuenta las correspondientes decisiones y observaciones del MEPC 65 (MSC 92/2/2), tomó las medidas que se indican a continuación.

Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques

12.2 El Comité se mostró de acuerdo con la decisión del FAL 38 y el MEPC 65 y aprobó la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, que contiene la Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, en particular la enmienda de la "Nota" en el título del anexo de versiones anteriores de la lista (por ejemplo, FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151) para suprimir la observación: "Todos los certificados que se lleven a bordo han de ser los originales".

12.3 Por lo que respecta a la recomendación formulada por el Subcomité al FAL 38 de que los certificados que se lleven a bordo han de ser válidos y redactarse conforme al modelo que figure en el convenio internacional correspondiente, y de que un certificado también se pueda considerar "original" o "auténtico" mientras contenga una firma o sello "autorizado" e impreso por medios electrónicos, el Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 65 y respaldó esta recomendación.

12.4 En el mismo contexto, y tras observar que el FAL 38 le había pedido que examinara la circular FAL.5/Circ.39, que contiene las Directrices provisionales para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos, y que comunicara al FAL 39 cualquier adición o modificación que sea necesaria, y había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, cuya labor es, entre otras cosas, recopilar las lecciones extraídas de la implantación de estas directrices provisionales, el Comité encargó al Subcomité FSI (III) que examinara la circular FAL.5/Circ.39 en detalle en su próximo periodo de sesiones e informara al Comité, según proceda. Además, el Comité tomó nota de la iniciativa adoptada por el MEPC 65 de constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre el uso de libros registro electrónicos en el ámbito del Convenio MARPOL.

Notificación y distribución mediante el GISIS

12.5 Tras respaldar el punto de vista del MEPC 65, y también del FAL 38, que habían acordado añadir una referencia al Comité de facilitación en el texto del proyecto de resolución, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), que figura en el anexo 26, con miras a presentarlo en la vigésima octava Asamblea para su adopción.

Examen técnico de la serie de normas GlobalReg

12.6 Tras mostrarse de acuerdo en principio con el método, proceso y pautas para el examen técnico de la serie de normas GlobalReg, presentado en el documento FSI 21/3/4 (Francia, Marruecos y Vanuatu), a fin de implantarlo una vez que se examine la serie completa de normas de seguridad, el Comité debatió las opiniones expresadas en el documento MSC 92/12/6 (Antigua y Barbuda y otros), de que GlobalReg no debería introducir niveles de seguridad y dotación más bajos que las normas nacionales o regionales actuales. Los coautores propusieron también examinar a fondo la serie GlobalReg, lo que incluirá un análisis de las discrepancias entre GlobalReg y otros códigos existentes y la aclaración de la expresión "no regidos por los convenios".

12.7 Tras un debate, el Comité llegó al entendimiento común de que GlobalReg debería elaborarse como una serie de reglas modelo para que los Estados Miembros las utilicen según estimen oportuno, de que la futura serie GlobalReg no debería estar sujeta a enmiendas periódicas y normales, como es el caso de otras normas de la OMI, y de que no tiene como finalidad menoscabar las normas existentes de carácter regional, bilateral y nacional con respecto a los niveles de seguridad que establecen ni con respecto a los vínculos que sientan las bases para su implantación.

12.8 El Comité, tras tomar nota de la posible magnitud de la labor que habría que realizar, encargó al Subcomité FSI (III) que llevara a cabo la tarea propuesta con la posible asistencia de consultores, y elaborara una estrategia para la ultimación del examen de las normas, que incluya la identificación de cualquier tarea que pueda involucrar a otros subcomités, y que informara al Comité antes de recabar la participación de otros subcomités. En respuesta a la solicitud del Comité de que se pudiera recurrir a consultores, el Secretario General indicó que estaba dispuesto a explorar la posibilidad de facilitar recursos a tal efecto, por conducto del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización.

12.9 Tras encargar también al Subcomité FSI (III) que examinara una alternativa a la expresión "no regidos por los convenios" que se utiliza en GlobalReg, el Comité acordó que no debería conseguirse que las normas GlobalReg fueran compatibles con otras normas de seguridad mediante un pleno análisis de las discrepancias, sino que este examen debería tener en cuenta las normas existentes, según se señala más arriba.

Cuestiones relacionadas con la investigación de siniestros

12.10 El Comité respaldó la decisión del Subcomité de remitir los informes sobre los sucesos del *Commodore Clipper* (suceso nº C0008451 del GISIS) a los Subcomités FP, DE y SLF (SDC y SSE); *Lisco Gloria* (suceso nº C0008391 del GISIS) y *Pearl of Scandinavia* (suceso nº C0008286 del GISIS) a los Subcomités FP y DE (SDC y SSE); *CMA/CGM Christophe Colomb* (suceso nº C0008272-R01 del GISIS) al Subcomité DE (SDC); *Deepwater Horizon* a los Subcomités DE, FP y STW (HTW, SDC y SSE); así como los correspondientes análisis y observaciones formuladas por el Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 21/5), para su examen en el ámbito del punto del orden del día "Otros asuntos", a fin de asesorar al MSC 93 sobre el mejor modo de proceder.

12.11 Tras mostrarse de acuerdo con el MEPC 65, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea que contiene las Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)), que figura en el anexo 27, la cual revoca las resoluciones A.849(20) y A.884(21), con miras a presentarlo a la vigésima octava Asamblea para su adopción.

12.12 El Comité también se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 65 y aprobó la circular MSC-MEPC.3/Circ.4: "Procedimientos de notificación armonizados revisados – Informes prescritos en las reglas I/21 y XI-1/6 del Convenio SOLAS y en los artículos 8 y 12 del Convenio MARPOL", que sustituye a la circular MSC-MEPC.3/Circ.3.

Aplicación de las reglas XII/3, XII/7 y XII/1 del Convenio SOLAS

12.13 Al examinar la recomendación del Subcomité, basada en una propuesta de aclarar el significado de la expresión "reconocimiento periódico", que al parecer se había utilizado en el capítulo XII del Convenio SOLAS con un significado distinto del que tiene en las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011, o en el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1463 sobre la aplicación de las reglas XII/3, XII/7 y XII/11 del Convenio SOLAS.

Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación

12.14 El Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 65 y aprobó proyectos de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011 (resolución A.1053(27)), derivadas de las enmiendas a los correspondientes instrumentos de la OMI, que entrarán en vigor hasta el 31 de diciembre de 2013, incluida esta fecha, junto con el texto del proyecto de resolución de la Asamblea, que figura en el anexo 28, con miras a presentarlo a la vigésima octava Asamblea para su adopción.

Cuestiones relacionadas con el Código III

12.15 Tras recordar que el MEPC 64 y el MSC 91 habían encargado al FSI 21 que elaborara un nuevo instrumento no obligatorio en forma de un proyecto de resolución de la Asamblea que contenga únicamente los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011 (resolución A.1054(27)), el Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 65 y aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre (Código III), que figura en el anexo 29, con miras a presentarlo a la vigésima octava Asamblea para su adopción.

Fecha del contrato de construcción, fecha de colocación de la quilla y fecha de entrega

12.16 Basándose en la recomendación del Subcomité, que había examinado una propuesta de la IACS en la que se señalaba que, para determinar la aplicación de las prescripciones obligatorias de los Convenios SOLAS y MARPOL, sería más adecuado y razonable usar la fecha de ultimación del reconocimiento inicial que consta en los certificados pertinentes en lugar de la fecha de firma del protocolo de entrega y aceptación por parte del constructor y el propietario, el Comité, tras tomar nota de que el MEPC 65 había adoptado una decisión en el mismo sentido, aprobó la circular MSC-MEPC.5/Circ.7, que contiene una Interpretación unificada sobre la aplicación de las reglas que se rigen por la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a los efectos de lo prescrito en los Convenios SOLAS y MARPOL.

Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación

12.17 El Comité examinó un proyecto de resolución de la Asamblea que figura adjunto al MSC 92/12/1 (Australia y otros) cuya finalidad es enmendar la resolución A.600(15), a fin de eliminar la exención de los buques pesqueros para permitir que apliquen con carácter voluntario el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, basada en los criterios de arqueo existentes, en el caso de buques pesqueros de 100 o más toneladas brutas, para su aprobación antes de que se presente a la vigésima octava Asamblea para su adopción.

12.18 Aunque se expresaron algunas inquietudes con respecto a las posibles repercusiones sobre las actuales bases de datos de buques pesqueros y la protección de la información que va a almacenarse, el Comité llegó a la conclusión de que el proyecto de resolución de la Asamblea propuesto podría contribuir a la implantación de los instrumentos de la OMI, la FAO y la OIT, así como a la realización de misiones de búsqueda y salvamento y de lucha contra actividades delictivas. En este contexto, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, que figura en el anexo 30, la cual revoca y reemplaza la resolución A.600(15), con miras a presentarlo a la vigésima octava Asamblea para su adopción.

Seguridad de los buques de carga general

12.19 Tras examinar las recomendaciones del Subcomité en relación con la opción de control del riesgo (RCO) 19 (Reconocimientos ampliados) y la RCO 20 (Formación de los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en buques de carga general), el Comité decidió examinar esta cuestión en el ámbito del punto 19 del orden del día (véase el párrafo 19.2.2).

Prescripciones de notificación en el ámbito de los siniestros y sucesos marítimos

12.20 Tras recordar que cada Administración se compromete a llevar a cabo una investigación de cualquier siniestro acaecido a buques que enarbolan su pabellón, de conformidad con lo dispuesto en las reglas I/21 y XI-1/6 del Convenio SOLAS, los artículos 8 y 12 del Convenio MARPOL, y el artículo 23 del Convenio de líneas de carga, cuyas disposiciones se apoyan en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el Comité decidió remitir al Subcomité FSI (III), para que los examinara en detalle, los documentos MSC 92/12/3 (ITF), MSC 92/12/4 (ICS e ITF) y MSC 92/12/5 (IFSMA) sobre la necesidad de alentar a los Estados de abanderamiento y a los Estados con intereses de consideración a que cumplan su obligación internacional de investigar y presentar un informe sobre siniestros muy graves para incrementar el nivel de seguridad, mejorar la protección del medio marino y reducir el número de muertes en el mar, junto con el documento MSC 92/INF.8 (INTERCARGO) sobre siniestros de graneleros.

12.21 El Comité encargó también al Subcomité FSI (III) que examinara la lista de siniestros muy graves que se van a investigar y los informes pendientes en consulta con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para determinar si pueden extraerse lecciones del planteamiento adoptado por el sector de la aviación en lo referente a la presentación y distribución de informes sobre accidentes.

12.22 El Comité tomó nota de las intervenciones de la delegación de Panamá con respecto a los avances conseguidos en la ultimación del informe de la investigación del siniestro del buque para transporte de ganado *Danny F II* (IMO 7359462) y de la delegación de Indonesia sobre el transporte de cargas sólidas a granel, en particular de mineral de níquel. Además, la delegación de las Islas Cook hizo referencia al siniestro del buque de carga general *Swanland* (IMO 7607431) y en particular a la cuestión de la normalización de los trajes de inmersión y su compatibilidad con otras ayudas de flotabilidad. Se informó al Comité de que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros y el Subcomité FSI (III) examinarán el informe de la investigación de este último siniestro en su próxima reunión/ periodo de sesiones. Las declaraciones de estas tres delegaciones figuran en el anexo 46.

Plazos para los reconocimientos intermedios y de renovación

12.23 El Comité examinó la propuesta de armonizar el régimen de reconocimientos para buques que no estén sujetos al Programa mejorado de reconocimientos durante las inspecciones de los graneleros y petroleros (buques ESP), con el de los buques que sí lo están, según se indica en el documento MSC 92/12/2 (Liberia y otros), y observó que cualquier cambio con respecto a las disposiciones actuales puede exigir que se elabore un proyecto de enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS en relación con los reconocimientos intermedios, y a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), por lo que se refiere a reconocimientos intermedios y de renovación, teniendo presente que posiblemente haya una discrepancia con disposiciones tales como las de la regla I/10 a) iii) del Convenio SOLAS.

12.24 Tras adoptar una decisión de política de armonizar ambos regímenes de reconocimientos, el Comité encargó al Subcomité FSI (III) que preparara todo el material pertinente para llevar a la práctica con agilidad esta armonización basándose en la propuesta que figura en el documento MSC 92/12/2, teniendo plenamente en cuenta las inquietudes planteadas con respecto a los posibles efectos negativos derivados de la ampliación del periodo de reconocimientos de renovación con respecto a elementos que son objeto de un reconocimiento anual.

13 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

INFORME DEL 57º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

13.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 57º periodo de sesiones del Subcomité de proyecto y equipo del buque (Subcomité DE) (DE 57/25, DE 57/25/Add.1 y MSC 92/13) y adoptó las medidas que se reseñan en los párrafos 13.2 a 13.37.

Interpretaciones unificadas

Capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS, Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones y Normas de funcionamiento para los detectores del nivel de agua de los graneleros

13.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1464, sobre la interpretación unificada de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS, las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones (resolución MSC.158(78)) y las Normas de funcionamiento para los detectores del nivel de agua de los graneleros (resolución MSC.145(77)).

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

13.3 El Comité examinó el documento MSC 92/13/4 (Grecia, INTERTANKO e INTERCARGO), en el que se sugieren modificaciones al proyecto de circular MSC sobre las Interpretaciones unificadas de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros (resolución MSC.215(82)).

13.4 Tras examinar las modificaciones sugeridas, el Comité:

- .1 no aceptó la propuesta (MSC 92/13/4, párrafo 4) de añadir texto adicional al final de la interpretación que trata del límite de sales hidrosolubles;
- .2 no aceptó la propuesta (MSC 92/13/4, párrafo 5) de añadir una nueva oración al final de la interpretación que trata de la imprimación de taller;
- .3 acordó suprimir la interpretación 1 del párrafo 3.4 de la sección 4 de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores (cuadro 1, fila 3) (Preparación secundaria de la superficie) la cual se había dejado entre corchetes durante el DE 57 en espera de una decisión del Comité;

- .4 aceptó la propuesta (MSC 92/13/4, párrafo 7) de modificar los párrafos 4.1 y 4.3 de la interpretación que trata de los asistentes de los inspectores de revestimientos de modo que diga lo siguiente:
- "4.1 En caso de que los inspectores de revestimientos requieran de la asistencia de otras personas para efectuar parte de las inspecciones, esas personas deberían efectuar las inspecciones bajo la supervisión del supervisor de revestimientos y deberían recibir la formación que el inspector de revestimientos estime adecuada."
- "4.3 Debería disponerse de registros de formación para fines de verificación"; y
- .5 no aceptó la propuesta (MSC 92/13/4, párrafo 8) de añadir un nuevo párrafo a la interpretación que trata de la verificación de la aplicación de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores, al considerar que se trataba de una enmienda y no de una interpretación. En este contexto, el observador de INTERTANKO, con el apoyo de la delegación de Grecia, tras tomar nota de la decisión, señaló a la atención del Comité que, en la actualidad, el proceso y los resultados de la verificación del cumplimiento de la Norma no estaban documentados, ni para las Administraciones ni para los propietarios de buques, mientras que los principios básicos del control de calidad exigen tal documentación.

13.5 Posteriormente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1465: "Interpretaciones unificadas de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros" (resolución MSC.215(82)).

13.6 El observador de la IACS hizo referencia a la decisión del DE 57 de no incluir en la interpretación unificada *supra* texto relacionado con la sección 8 (Sistemas de revestimiento alternativos) de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores, y señaló que en las disposiciones de carácter obligatorio de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores se mencionaba de manera explícita el plan de aprobación alternativo y que, si se suprimieran las interpretaciones pertinentes, cuyo objetivo es facilitar la implantación consecuente y a nivel mundial del plan, no se evitaría su implantación. Las interpretaciones habrían aclarado que cualquier sistema de revestimiento que no cumpliera plenamente el plan de aprobación de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores debía ajustarse al procedimiento más estricto de pruebas alternativas. Los fabricantes de revestimientos habían señalado que los nuevos productos, algunos elaborados por razones sanitarias y ambientales (por ejemplo sistemas de revestimiento sin solventes, o de naturaleza innovadora o moderna) eran equivalentes a productos aprobados con arreglo a lo dispuesto en la Norma. El observador de la IACS hizo hincapié en que dichos productos deben someterse a prueba y aprobarse siguiendo los criterios de evaluación más estrictos que se aplican a los sistemas alternativos, e instó al Comité a que encargara al Subcomité DE (SDC) que reconsiderara su decisión de no incluir en la interpretación unificada disposiciones relacionadas con sistemas alternativos.

13.7 Tras deliberar, y habiendo tomado nota de las distintas opiniones de las delegaciones respecto de si deberían incluirse disposiciones pertinentes en las interpretaciones unificadas recientemente aprobadas, el Comité invitó a la IACS a que presentara una propuesta pertinente al próximo periodo de sesiones del Subcomité DE (SDC) en el ámbito del punto del orden del día "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS".

Dispositivos de prevención de caídas

13.8 El Comité aprobó la circular MSC.Circ.1466: "Interpretaciones unificadas sobre los dispositivos de prevención de caídas".

Duplicación de las bombas de fueloil para el funcionamiento normal de los sistemas de propulsión

13.9 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1467: "Interpretaciones unificadas de la regla II-1/26.3 del Convenio SOLAS".

Altura máxima de la puesta a flote de los botes salvavidas de caída libre

13.10 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1468: "Interpretaciones unificadas del párrafo 1.1.4 del Código IDS".

Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas***Prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate***

13.11 Tras examinar el párrafo 6.2.3 del proyecto de resolución MSC sobre las prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, relativo a la posibilidad de una extensión del examen anual, que durante el DE 57 se había dejado entre corchetes en espera de una decisión por su parte, el Comité acordó suprimir el párrafo.

13.12 El Comité examinó el documento MSC 92/13/3 (Dominica), que contiene observaciones sobre las prescripciones para las pruebas operacionales de los aparejos de suelta con carga y sin carga de los botes salvavidas y botes de rescate de pescante y en el que se propone añadir dos apartados nuevos (6.2.6.5 y 6.2.7.5) y acordó que para adoptar una decisión sobre esta cuestión era necesario disponer de más información, e invitó a que se presentaran ponencias pertinentes al MSC 93 a fin de que se examinen durante dicho periodo de sesiones conjuntamente con la adopción de las prescripciones.

13.13 En consecuencia, el Comité aprobó el proyecto de resolución MSC que trata de las prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, el cual figura en el anexo 31, con miras a que el MSC 93 lo adopte al adoptar el proyecto de enmiendas conexas al Convenio SOLAS (véase el párrafo 13.16).

Directrices sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas

13.14 El Comité aprobó en principio el proyecto de circular MSC que trata de las directrices sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas, a fin de que el MSC 93 lo apruebe de manera definitiva al adoptar el proyecto de resolución conexas del MSC (véase el párrafo 13.13).

13.15 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 92/13/1 (ITF), en el que se sugiere que el Subcomité STW debería examinar el proyecto de directrices teniendo en cuenta todas las demás orientaciones y enmiendas que guarden relación con las medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas, a fin de brindar asesoramiento sobre la normalización de los ejercicios y la posibilidad de conferir carácter obligatorio a las directrices y, tras tomar nota de que la celebración del próximo periodo de sesiones del

Subcomité STW (HTW) está prevista para antes del MSC 93, le encargó que examinara el proyecto de directrices teniendo en cuenta el documento MSC 92/13/1, a fin de que se puedan considerar todas las observaciones que se presenten para su aprobación final durante el MSC 93.

Proyecto de enmiendas conexo al capítulo III del Convenio SOLAS

13.16 Posteriormente, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, el cual figura en el anexo 32, a fin de conferir carácter obligatorio a las Prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate (véase el párrafo 13.13), y solicitó al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a que se adopte durante el MSC 93.

Directrices basadas en objetivos sobre el marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento de los buques

13.17 El Comité tomó nota de que el Subcomité había remitido partes del proyecto de directrices basadas en objetivos sobre el marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento de los buques (DE 57/WP.5, anexo 1) a los subcomités STW (HTW) COMSAR (NCSR) y FP (SSE) para que las examinaran según procediera.

Colocación aceptable en cuanto a la posición y el funcionamiento de las luces de los chalecos salvavidas

13.18 El Comité recordó que, durante su 91º periodo de sesiones, tras haber examinado el documento MSC 91/18 (IACS), que trata de la colocación aceptable en cuanto a la posición y el funcionamiento de las luces de los chalecos salvavidas, había remitido el documento al DE 57 para que lo examinara.

13.19 El Comité tomó nota de las observaciones del Subcomité sobre esta cuestión, que figuran en el informe del DE 57 (DE 57/25, párrafos 8.6 a 8.9) y de que el DE 57 había invitado a la IACS a que elaborara una interpretación unificada pertinente.

Elaboración de un código polar obligatorio

13.20 El Comité tomó nota de los avances logrados durante el DE 57 respecto de la elaboración del código polar obligatorio.

13.21 En relación con esto, el Comité tomó nota de los resultados del MEPC 65 con respecto a esta cuestión, en particular que el MEPC había examinado el proyecto de capítulo 15 (Protección ambiental) del código polar, como lo había solicitado el DE 57, y que había adoptado las siguientes decisiones:

- .1 acordó que, antes de continuar examinando esta cuestión, el Subcomité DE (SDC) debería esperar los resultados de la labor del Subcomité BLG (PPR) respecto del impacto en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional;
- .2 acordó eximir de las prescripciones del EEDI a los buques de carga con capacidad rompehielos y aprobó el proyecto de enmiendas pertinente a las reglas 2 y 19 del Anexo VI del Convenio MARPOL;

- .3 en relación con las prescripciones adicionales a las del Anexo I del Convenio MARPOL, acordó que debería estar prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques;
- .4 acordó que era prematuro reglamentar el consumo de fueloil pesado en los buques que operen en aguas árticas;
- .5 tomó nota de que, durante el DE 57, se había llegado a un acuerdo de que las propuestas sobre la introducción de reglas relativas a las descargas de aguas grises deberían ser examinadas primero por el MEPC, ya que las aguas grises no están actualmente reguladas por el Convenio MARPOL;
- .6 en relación con las prescripciones adicionales a las correspondientes al Anexo V del Convenio MARPOL, acordó que la descarga de desechos de alimentos en el mar debería permitirse en determinadas circunstancias;
- .7 en relación con una propuesta (MEPC 65/11/5) de introducir una disposición en el proyecto de código polar destinada a prohibir la incineración a bordo en las regiones polares hasta una distancia de 12 millas marinas de la tierra, la plataforma de hielo o el hielo fijo en tierra más próximos o en zonas en las que la concentración de hielo sea superior al 10 %, no apoyó la propuesta;
- .8 encargó al Subcomité DE (SDC) que tuviera en cuenta las prescripciones de pruebas de temperatura para los sistemas de gestión del agua de lastre que figuran en la metodología revisada para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG (BWM.2/Circ.13/Rev.1) cuando examine las recomendaciones pertinentes sobre los sistemas de gestión del agua de lastre; y
- .9 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adopte una decisión en el mismo sentido, que se celebre una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el código polar (véase el párrafo 23.28.5).

Situación de las cartas náuticas en aguas polares

13.22 El Comité examinó la situación poco satisfactoria de las cartas náuticas de las aguas polares y las repercusiones que esto tiene para la navegación (DE 57/11/24), y tomó nota de que el DE 57 también había remitido esta cuestión al Subcomité NAV para que la continuara examinando.

13.23 En este contexto, el Comité tomó nota de una declaración de la OHI en la que informa al Comité de que la cobertura de cartas a una escala apropiada para las zonas árticas y antárticas era, en la mayoría de los casos, insuficiente para la navegación costera y que, en el caso de las cartas existentes, su utilidad se veía limitada ante la falta de información batimétrica o de riesgos fiable. En consecuencia, instaron a los Estados Miembros a que cumplan sus obligaciones de levantamientos hidrográficos y elaboración de cartas estipuladas en el capítulo V del Convenio SOLAS. El texto completo de la declaración figura en el anexo 46.

13.24 Tras examinar la información proporcionada por la OHI, el Comité recalcó que es esencial disponer de cartas apropiadas, no sólo para las regiones polares, sino también para todas las demás zonas y, reconociendo que era necesario llevar a cabo un esfuerzo colectivo para mejorar la situación, alentó a los Estados Miembros a que recopilen la

información pertinente, en particular para las zonas remotas, a fin de apoyar a las actividades de la OHI al respecto. Tras recordar que el DE 57 ya había pedido al Subcomité NAV que examinara esta cuestión para las regiones polares (véase el párrafo 13.22), el Comité pidió al Subcomité NAV que también tuviera en cuenta las observaciones formuladas en el presente periodo de sesiones.

13.25 El Comité tomó nota de una segunda declaración de la OHI en la que ésta destaca el lema del Día Mundial de la Hidrografía de este año: "La Hidrografía – sustentando la economía azul", que hace referencia a la suma de todas las actividades económicas asociadas con los océanos, mares, puertos y zonas costeras. El texto completo de esta declaración figura en el anexo 46.

Directrices sobre el transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales

13.26 El Comité acordó examinar esta cuestión bajo el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 23.19).

Dispositivos de prueba de referencia de los chalecos salvavidas (DPR)

13.27 El Comité aprobó:

- .1 un proyecto de enmiendas al Código IDS respecto de los DPR de los chalecos salvavidas, el cual figura en el anexo 33, y solicitó al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a que se adopte durante el MSC 93;
- .2 un proyecto de enmiendas a la "Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento" (resolución MSC.81(70)), el cual figura en el anexo 34, con miras a que se adopte durante el MSC 93 al adoptarse las enmiendas conexas al Código IDS mencionadas previamente; y
- .3 en principio, un proyecto de circular MSC sobre directrices para la validación de la construcción íntegra de los dispositivos de prueba de referencia (DPR) para adultos, a fin de que se apruebe de manera definitiva durante el MSC 93 al adoptarse las enmiendas conexas al Código IDS y la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, y encargó a la Secretaría que remitiera este proyecto de circular MSC al MSC 93, según proceda.

Prescripciones relativas a los dispositivos de izada y chigres

13.28 El Comité tomó nota de que el DE 57 había solicitado a la Secretaría que se pusiera en contacto con la OIT para informarla de la labor en curso con respecto a la elaboración de prescripciones relativas a los dispositivos de izada y chigres, e invitarla a participar en ella. En relación con esto, el Comité también tomó nota de que, en el ínterin, la Secretaría se había puesto en contacto con la OIT y había recibido confirmación de que dicha organización participaría de buen grado en la labor.

Prescripciones para las pruebas del aparato de gobierno

13.29 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-1/29 del Convenio SOLAS que trata de las prescripciones para las pruebas del aparato de gobierno, el cual figura en el anexo 35, y solicitó al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a adoptarlo durante el MSC 93.

Proyecto de Código CIG revisado

13.30 El Comité tomó nota de que el DE 57 había examinado las partes del proyecto de Código CIG revisado que el Subcomité le había remitido y que había aceptado el proyecto de texto que figura en los documentos BLG 17/9 y BLG 17/WP.6.

Enmiendas al Código ESP 2011

13.31 El Comité dio su visto bueno al procedimiento acordado por el DE 57 para actualizar periódicamente el Código ESP 2011, el cual figura en el informe de dicho periodo de sesiones (DE 57/25, párrafo 24.5).

13.32 En relación con su examen de las enmiendas al Código ESP elaboradas por el DE 57, el Comité examinó el nuevo texto propuesto que figura entre corchetes en el párrafo 1.3.3 de los anexos A y B de las partes A y B del Código ESP 2011 y acordó que el texto debería ser como sigue:

"1.3.3 Cuando el daño detectado en la estructura mencionado en el párrafo 1.3.1 *supra* esté aislado y tenga un carácter localizado, de manera que no afecte a la integridad estructural del buque (como por ejemplo una perforación menor en la plancha transversal entre escotillas), el inspector podrá considerar la posibilidad de que se efectúe una reparación temporal adecuada para restablecer la integridad de la estanquidad o de la estanquidad a la intemperie tras evaluar detenidamente la estructura circundante e imponer una recomendación/condición de clase para un periodo de tiempo específico a fin de ultimar la reparación y conservar la clase."

13.33 Posteriormente, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011, el cual figura en el anexo 36, y solicitó al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a adoptarlo durante el MSC 93.

Aplazamiento del examen de ciertos puntos del orden del día

13.34 El Comité tomó nota de que, por falta de tiempo, el DE 57 había decidido aplazar el examen del punto 9 del orden del día (Elaboración de enmiendas al Código IDS relativas al comportamiento térmico de los trajes de inmersión), el punto 10 (Elaboración de enmiendas al Código IDS relativas a los botes salvavidas de caída libre autozafables), el punto 14 (Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante), el punto 15 (Revisión de la recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables (resolución A.761(18)) y el punto 19 (Examen de la seguridad de los buques de carga general) hasta el DE 58 (SDC 1 y SSE 1, según proceda).

PLANES Y PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS PARA EL RESCATE DE PERSONAS DEL AGUA

13.35 El Comité recordó que el MSC 91 había adoptado la nueva regla III/17-1 del Convenio SOLAS, que trata del rescate de personas del agua, y cuya entrada en vigor está prevista el 1 de julio de 2014, y que dicho rescate requiere planes y procedimientos específicos para cada buque (circular MSC.1/Circ.1447: "Directrices para la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua").

13.36 En este contexto, el Comité tomó nota con agradecimiento del documento MSC 92/INF.7 (Japón), que contiene información sobre una plantilla de formulario, cuyo objeto es facilitar la elaboración de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua, la cual se elaboró en consulta con diversas partes interesadas, como las sociedades de clasificación, los propietarios de buques y la Administración del Japón. La plantilla de formulario no presupone que exista una prescripción mínima que deban cumplir todos los buques, por ejemplo, es posible que no todos los buques necesiten el equipo de rescate listado en el formulario.

14 FORMACIÓN Y GUARDIA

INFORME DEL 44º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ (CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 44º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)

Generalidades

14.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 44º periodo de sesiones del Subcomité (MSC 92/14) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Revisión de las Recomendaciones sobre la formación y titulación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro

14.2 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea que contiene las Recomendaciones sobre la formación y titulación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro, que figuran en el anexo 37, con miras a su adopción en la vigésima octava Asamblea.

Elaboración de un código obligatorio para los buques que operen en aguas polares

14.3 El Comité hizo suya la conclusión del Subcomité de que procedía incluir disposiciones sobre formación y titulación en el ámbito del código polar en el capítulo V del Convenio y el Código de formación, y encargó a la Secretaría que informara de ello al DE 58 (SDC 1).

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

14.4 El Comité aprobó las enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, y al Código de normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio y Código de formación) a fin de conferir carácter obligatorio al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), que figuran en los anexos 38 y 39, respectivamente, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio de formación.

Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes a las del gas natural licuado (Código IGF)

14.5 El Comité hizo suya la opinión del Subcomité de que el instrumento adecuado para incluir disposiciones de formación y titulación para el personal de los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación era el capítulo V del Convenio y el Código de formación, y de que por ello convendría hacer referencia en el capítulo 18 del Código IGF a las disposiciones pertinentes del Convenio y el Código de formación, y encargó a la Secretaría que informara de ello al DSC (CCC 1).

Enmiendas a las prescripciones sobre visión del Código de formación

14.6 El Comité aprobó la circular STCW.7/Circ.20, que contiene las Orientaciones provisionales sobre las pruebas de visión cromática.

14.7 El Comité aprobó las enmiendas a la parte A del Código de formación relativas a las Normas mínimas de visión en servicio para la gente de mar que figuran en el anexo 39, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio de formación.

Informe del Secretario General en virtud del párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de formación

14.8 El Subcomité tomó nota de que no se había recibido en este periodo de sesiones ningún informe en virtud del párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de formación para su examen.

Informe del Secretario General en virtud de la regla I/8 del Convenio de formación

14.9 En la presentación de su informe (MSC 92/WP.3), el Director de la División de seguridad marítima, en nombre del Secretario General, informó al Comité de que, al preparar los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de formación, el Secretario General había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con el párrafo 5 de la sección A-I/7 del Código de formación, distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.1449, los informes comprenden 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.

14.10 Tras examinar los informes del Secretario General que figuran en el anexo del documento MSC 92/WP.3, el Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada se habían seguido correctamente respecto de dos Partes en el Convenio de formación, y encargó a la Secretaría que publicara la circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.12.

Aprobación de personas competentes

14.11 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 92/14/1), y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.24.

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

Novedades relativas a las actividades de cooperación técnica y los cursos modelo

15.1 El Comité tomó nota del documento MSC 92/15 (Secretaría), en el que se informa de 31 actividades regionales y 45 actividades mundiales relacionadas con la seguridad y la protección ejecutadas en el periodo que va de enero a diciembre de 2012, y de las 29 actividades regionales y 34 actividades mundiales previstas para 2013 en el ámbito del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) del bienio.

15.2 El Comité tomó nota también del documento MSC 92/15/2 (Singapur), en el que se facilita información sobre un seminario de cuatro días de duración celebrado del 12 al 15 de marzo de 2013 para 31 personas que trabajan en el ámbito de la protección marítima en la región de Asia y el Pacífico. Este seminario fue acogido por Singapur, en colaboración con la OMI y el subgrupo de expertos en protección marítima (MEG-SEC) del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que se basó en un manual elaborado en 2008 por el subgrupo en el ámbito de la asistencia técnica brindada para ayudar a las economías de los países miembros del APEC a ajustar sus instalaciones portuarias a las prescripciones del Código PBIP en lo referente a ejercicios y prácticas de protección marítima. Las directrices del manual han demostrado ser una herramienta útil que podría adaptarse como fundamento de futuras iniciativas de colaboración en el ámbito de la creación de capacidad marítima.

15.3 El Comité tomó nota del documento MSC 92/15/1 (Secretaría), en el que se facilita la información de que 66 cursos modelo se han publicado en inglés, de los cuales 35 se han traducido al español y 32 al francés. De los cursos traducidos, 25 se han publicado en español y 27 en francés, y la traducción de los demás cursos se está realizando de manera gradual con los recursos disponibles.

15.4 Tras manifestar su agradecimiento por la información facilitada sobre la ejecución de las actividades de cooperación técnica y la elaboración de cursos modelo, el Comité hizo un llamamiento a los Gobiernos y al sector para que contribuyeran al Fondo de cooperación técnica, y encargó a la Secretaría que lo mantuviera informado de futuras actividades.

16 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

Generalidades

16.1 El Comité recordó que el MSC 91 (MSC 91/22, párrafo 15.10) había pedido al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente y con ayuda de la Secretaría, presentara en el MSC 92 una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad y las necesidades de asistencia técnica relativas a las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados no previstos relacionados con tales instrumentos, que se habían aprobado en dicho periodo de sesiones.

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

16.2 El Comité examinó el documento MSC 92/16 (Vicepresidente), en el que se facilitan las conclusiones de la antedicha evaluación preliminar de las repercusiones. El Comité tomó nota de que se requiere legislación nueva/actualizada para la mayoría de los puntos examinados en el marco del proyecto de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, según se indica en el anexo 2, y recordó que la ayuda técnica y/o jurídica que pueda ser necesaria podría abordarse mediante el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización.

16.3 El Comité, tras tomar nota además de que no existía ningún curso validado para la formación de la gente de mar y el personal portuario a fin de mejorar el transporte en condiciones de seguridad y los procedimientos operacionales relativos a las cargas sólidas a granel, acordó que el Subcomité DSC (CCC) debería examinar la posibilidad de elaborar dicho curso de formación. Con respecto a la evaluación de los puntos recogidos en el anexo 3 del documento MSC 92/16, el Comité acordó que puede que los resultados tengan que supervisarse a su debido tiempo.

16.4 El Comité, tras acordar que no sería necesario constituir el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG), pidió al Vicepresidente que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara en el MSC 93 una evaluación preliminar de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relativos a las propuestas de nuevas medidas aprobadas en el periodo de sesiones actual.

17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

17.1 El Comité recordó que el MSC 91 había aprobado, a reserva de la aprobación del MEPC 65, el proyecto de Directrices revisadas relativas a la EFS y el proyecto de directrices relativas al PAFH. Al respecto, el Comité tomó nota de que el MEPC 65 las había aprobado y de que se publicarían con las siguientes signaturas: MSC-MEPC.2/Circ.12: "Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI" y MSC-MEPC.2/Circ.13: "Directrices para la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH) al proceso normativo de la OMI".

17.2 El Comité recordó también que, por lo que respecta al estudio de EFS sobre la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas y el estudio de EFS sobre los petroleros para crudos, el MSC 91, tras tomar en consideración el informe del Grupo de expertos en EFS, había remitido las recomendaciones recogidas en dichos estudios de EFS a los subcomités pertinentes.

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

17.3 El Comité tomó nota de las conclusiones del FP 56 y el STW 44 con respecto a la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas (MSC 92/17 y Add.1), a saber:

- .1 el FP 56 tomó nota de que el proyecto de enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS y el proyecto de circular MSC conexas, preparados por el Subcomité, eran coherentes con la recomendación 2 del estudio de EFS y, por lo tanto, se había logrado el cumplimiento de dicha recomendación, lo que constituía una mejora considerable de la seguridad; y

- .2 el STW 44 acordó que el ámbito de competencia de la lucha y extinción de incendios podría ampliarse para abordar problemas relativos a las materias que reaccionan con el agua, ya que en la mayoría de los casos es posible la extinción con agua, y tomó nota de que el contenido de los cursos modelo se basa en las competencias identificadas en los cuadros del Código de formación y de que por ello sería necesario enmendarlo; y a continuación, el STW 44 invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran propuestas al MSC 93 a fin de incluir un nuevo resultado no previsto con el fin de enmendar el Código de formación y ampliar el alcance de competencia de "lucha y extinción de incendios" a fin de que abarquen la lucha contra incendios en la que intervengan materias que reaccionan con el agua.

Estudio de EFS sobre los petroleros para crudos

17.4 El Comité tomó nota de las conclusiones del FP 56 y el STW 44 en relación con los petroleros para crudos (MSC 92/17 y Add.1), a saber:

- .1 el FP 56 concluyó que, con respecto a la RCO 8 (Formación en procedimientos para trabajos en caliente) del estudio de EFS, la labor sobre ese resultado había concluido en el caso de las cuestiones que son de la incumbencia del Subcomité, y que la labor relacionada con la RCO 9 (Tuberías de combustible de baja presión con revestimiento doble para los sistemas de inyección de combustible en los motores) se había incluido en la lista de puntos del orden del día posbienio del Comité; y
- .2 el STW 44 tomó nota de que la RCO 8 (Formación en procedimientos para trabajos en caliente) ya se había incluido en el orden del día posbienio del Comité, según lo acordado por el MSC 91.

Nueva constitución del Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad (EFS)

17.5 El Comité recordó que había vuelto a constituir el Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad (EFS) en el ámbito del punto 6 del orden del día y le había encargado que informara de sus conclusiones al MSC 93 en el ámbito del punto del orden del día relativo a la "Seguridad de los buques de pasaje" (véanse los párrafos 6.20 y 23.28.10).

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

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el golfo de Guinea

18.1 Tras acoger con agradecimiento los documentos presentados por Grecia y la Secretaría (MSC 92/18/1 y MSC 92/18, respectivamente), el Comité reconoció la gravedad de la cuestión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el golfo de Guinea y la violencia extrema ejercida, y expresó su honda preocupación ante estas actividades, y las condenó. Además de la información facilitada en estos documentos, el Comité tomó nota también de que se acaba de publicar un estudio sobre el costo humano de la piratería, que se encuentra disponible en línea en el siguiente sitio en la Red: www.oceansbeyondpiracy.org. En este contexto, la delegación de Liberia hizo una declaración, que figura en el anexo 46.

18.2 El Comité tomó nota de que la región se enfrenta a dificultades de seguridad y protección marítima y cumplimiento de la ley, y de que todas ellas tienen soluciones que en líneas generales son parecidas, entre las que cabe citar marcos jurídicos amplios, conciencia de la situación marítima, capacidad de cumplimiento de la ley en el mar y cooperación entre organismos a nivel nacional y regional. El Comité también tomó nota de que la Secretaría elaborará una serie de seminarios nacionales, subregionales y regionales sobre el Código PBIP, la protección marítima y los polizones en la región, que en la actualidad están financiados por el Fondo fiduciario internacional de protección marítima.

18.3 Tras tomar nota de las declaraciones de Angola, Côte d'Ivoire, Ghana y Nigeria (las cuales figuran en el anexo 46), el Comité expresó su satisfacción al ver que varios Estados ribereños de la región han redoblado sus esfuerzos y se han comprometido aún más para abordar estas cuestiones, implantando una serie de medidas que incluyen una cooperación y coordinación más estrecha y comunicaciones y desarrollo de su capacidad para hacer cumplir la ley en el mar. El Comité acogió con beneplácito la iniciativa regional de CEEAC, CEDEAO y la Comisión del golfo de Guinea, de conformidad con lo dispuesto en las resoluciones 2018 (2011) y 2039 (2012) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de elaborar un Código de conducta para la represión de la piratería, los robos a mano armada perpetrados contra los buques y otras actividades ilícitas en el mar. Este código de conducta que complementa el proyecto de una red integrada de servicios de guardacostas lanzado por la OMI y OMAOC en 2006, y la Estrategia marítima integrada para 2050 de la Unión Africana, se adoptaron en una reunión ministerial en Cotonou (Benin) en marzo de 2013, y se prevé que se abran a la firma en la reunión de jefes de Estado y de Gobierno de los Estados de África central y occidental que se celebrará en Yaoundé (Camerún) el 24 y 25 de junio de 2013.

18.4 El Comité hizo un llamamiento a los Estados de abanderamiento reiterándoles la necesidad de que notifiquen de manera correcta y sistemática los sucesos acaecidos a buques que operen en la zona y recalcó la necesidad de implantar plenamente las orientaciones de la OMI (MSC.1/Circ.1333 y 1334), y otras directrices elaboradas por el sector. Puesto que estas orientaciones incluyen las orientaciones provisionales recientemente elaboradas específicamente para la región, el Comité pidió a la Secretaría que distribuyera los pormenores correspondientes mediante una circular.

18.5 El Comité tomó nota de los llamamientos para que algunos Estados, órganos regionales y las Naciones Unidas redoblen sus esfuerzos por implantar soluciones eficaces de cumplimiento del derecho marítimo.

18.6 El Secretario General comunicó al Comité que se dirigiría al Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon, a fin de mantenerle informado de los acontecimientos con respecto a la situación en el golfo de Guinea, incluida la elaboración de orientaciones por el sector y el establecimiento de un fondo fiduciario multidonantes para la implantación de proyectos de la OMI en el ámbito de la protección marítima en África occidental y central, y la necesidad de que los miembros del sistema de las Naciones Unidas sigan cooperando estrechamente.

18.7 El Secretario General también comunicó al Comité que había asistido a la Conferencia internacional de Tokio sobre el desarrollo de África (TICAD V) en Yokohama en junio de 2013. El Secretario General participó en una sesión presidida por el Sr. Ban sobre el Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo después de 2015 en África, y había hecho hincapié en que el desarrollo marítimo debería ocupar el lugar que le corresponde en el desarrollo de África y que el desarrollo de la infraestructura marítima y la protección marítima eran elementos fundamentales para lograr este objetivo.

18.8 El Secretario General reiteró su determinación de erradicar la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, y señaló que el nuevo código de conducta era un factor importante en el ámbito del mecanismo de cooperación regional. La Secretaría ha jugado un papel activo en el fomento de la implantación y coordinación de funciones del servicio de guardacostas a nivel nacional y regional y ha contribuido a la elaboración del código de conducta. Los países de África tienen que tomar medidas, y se alienta a todos los Estados Miembros a que apoyen estas actividades.

18.9 El Comité concluyó haciendo un llamamiento a los Estados Miembros para que contribuyeran al Fondo fiduciario de protección marítima y al Fondo fiduciario multidonantes para la implantación de proyectos de la OMI en materia de protección marítima en África occidental y central.

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia

18.10 La delegación del Japón indicó que, aunque se había observado una reducción considerable del número de ataques por piratas en el golfo de Adén y el océano Índico occidental, seguía siendo una amenaza importante y no había motivos para relajarse. El Comité tomó nota con agradecimiento de los informes de la República Islámica del Irán y Turquía sobre sus actividades de lucha contra la piratería. La declaración de la República Islámica del Irán figura en el anexo 46.

18.11 El Comité tomó nota también de la inquietud expresada por la delegación de Bangladesh respecto del apresamiento de 15 tripulantes de la motonave *Albedo*, nacionales de Bangladesh, India y Sri Lanka, quienes están en cautividad desde noviembre de 2010. Los marinos y sus familias sufren una gran presión debido a su cautividad forzosa. Bangladesh pide ayuda de todas las Partes y en particular del Estado de abanderamiento y otros Estados Miembros de la OMI para conseguir la liberación de estos 15 marinos.

Actividades del ReCAAP-ISC y del Canadá relacionadas con los actos de piratería

18.12 El Comité tomó nota de una actualización sobre las actividades del Centro de intercambio de información del ReCAAP (MSC 92/INF.12) y de la información proporcionada por el Canadá (MSC 92/INF.4) respecto del cursillo del Grupo de trabajo intersectorial del proyecto *Dalhousie Marine Piracy*, que trató de la piratería marítima internacional.

Protección armada privada y reglas respecto del uso de la fuerza

18.13 El Comité recordó su decisión adoptada durante el MSC 90 de que la ISO es la organización más idónea para elaborar, con la orientación de la OMI, normas para las compañías privadas de protección marítima, y que, en consecuencia, se había remitido a la ISO la circular MSC.1/Circ.1443: "Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo", que incluye orientación sobre las reglas que rigen el uso de la fuerza, a fin de ayudar en la elaboración de la nueva norma ISO. El Comité también recordó que la ISO había presentado a su 91º periodo de sesiones un informe sobre los avances logrados respecto de la nueva especificación accesible al público (PAS) 28007 de la ISO, publicada en noviembre de 2012, y el Comité tomó nota de que las reglas sobre el uso de la fuerza (MSC 92/INF.14) se han aceptado como una contribución al TC 8 de la ISO. El Comité agradeció a la ISO su labor en curso y una vez más alentó a los Estados Miembros a que pongan la PAS en conocimiento de sus organismos nacionales de normalización, de las compañías privadas de protección marítima, los propietarios de buques y otros interesados a fin de que examinen y utilicen la PAS como proceda, y señaló también que se invita a toda delegación que desee debatir el proceso o el contenido relacionado con la PAS de la ISO a que se ponga en contacto con dicha organización.

18.14 Al examinar el documento MSC 92/INF.14 (Islas Marshall) en relación con la inclusión de reglas sobre el uso de la fuerza en la especificación PAS 28007 de la ISO, que es una cuestión que abordará la próxima reunión general del Comité técnico nº 8 de la ISO (ISO/TC 8), el Comité tomó nota de una intervención de BIMCO, con el apoyo de la ICS y otros, en la cual se hizo un llamamiento a los Gobiernos para que implanten la especificación PAS 28007 de la ISO como única norma. BIMCO expresó su preocupación ante el hecho de que algunos Gobiernos estén estudiando la posibilidad de utilizar el Código de conducta internacional como norma para la aprobación del personal privado de protección armada, por oposición a la especificación PAS 28007 de la ISO. La declaración de BIMCO figura en el anexo 46.

Resultados del FAL 38 en relación con la información del Cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques

18.15 El Comité recordó que, tras los debates habidos en el MSC 89 y el FAL 37, un grupo de trabajo interperiodos había elaborado la circular MSC-FAL.1/Circ.2: "Cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques", y que la Secretaría ya había publicado en el sitio en la Red de la OMI (www.imo.org) todas las respuestas al cuestionario y toda la información sobre legislaciones nacionales, políticas y procedimientos relacionados, en el idioma en que se recibieron.

18.16 El Comité tomó nota de que, a fin de tratar de aumentar el bajo nivel de respuestas, el FAL 38 había solicitado a la Secretaría que escribiera a los Estados Miembros para recordarles la necesidad de proporcionar la información solicitada. Esto se había hecho mediante la circular nº 3366, de 14 de mayo de 2013. El Comité instó a los Gobiernos Contratantes que aún no lo hubieran hecho a que cumplimentaran el cuestionario del anexo de la circular MSC-FAL.1/Circ.2 y presentaran la información a la Organización tan pronto como les sea posible.

19 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL

19.1 El Comité recordó que el MSC 90, tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo GBS/EFS (MSC 90/WP.7), había remitido las recomendaciones finales para las opciones de control del riesgo (RCO) incluidas en el estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general (MSC 88/19/2) a los subcomités pertinentes para su asesoramiento.

19.2 El Comité tomó nota de los resultados del FP 56, FSI 21 y STW 44 sobre el particular (MSC 92/19 y Add.1), a saber:

- .1 el FP 56, al examinar la RCO 28 (Medidas para prevenir accidentes de incendios y explosiones causados por operaciones y procedimientos deficientes de reparación y mantenimiento durante las estancias en puerto), concluyó que ya rige la base normativa y que las Administraciones deberían aplicar las medidas pertinentes mediante la implantación estricta de las prescripciones del Código IGS, incluida una mayor consolidación de los procedimientos del SGS, e invitó al Comité a que tomase nota de esta opinión; y por consiguiente, el FP 56 decidió que no era necesario adoptar más medidas con respecto a la RCO 28;

- .2 el FSI 21, con respecto a la RCO 19 (Reconocimiento ampliado de buques de carga general) y la RCO 20 (Formación de los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de los buques de carga general), acordó que era necesario examinar más a fondo el asunto en el FSI 22 (III 1); y
- .3 el STW 44, tras examinar las RCO 8, 23 y 26 sobre cuestiones operacionales/de formación, acordó que el Convenio y el Código de formación abarcan adecuadamente los requisitos de formación relativos a esas opciones de control del riesgo y recomendó al Comité que no se adopten medidas adicionales.

19.3 Al respecto, la delegación de la IACS, tras tomar nota de que no es probable que se disponga hasta el MSC 93 de un conjunto completo de respuestas de los subcomités pertinentes en relación con la evaluación técnica pormenorizada de las RCO del estudio de EFS de la IACS, declaró que, a fin de facilitar una perspectiva orgánica de la labor que han efectuado los subcomités, tenía previsto presentar ante el MSC 93 un informe de situación y análisis de las RCO remitidas desde el Comité.

20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Aclaración sobre la definición de "buque nuevo" del Convenio de líneas de carga 1966, modificado por su Protocolo de 1988

20.1 El Comité examinó el documento MSC 92/20 (República Popular Democrática de Corea), en el que se busca aclarar la definición de "buque nuevo" que figura en el artículo 2 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por su Protocolo de 1988.

20.2 Al examinar la propuesta, el Comité señaló, entre otras cosas, la disposición del Protocolo de que no se dé un trato más favorable a determinados buques y las responsabilidades de las Administraciones de los Estados de abanderamiento que aceptan buques en sus registros, y decidió que no se necesitaba una interpretación de la expresión "buque nuevo".

Modalidad automática del sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente (BNWAS)

20.3 El Comité examinó el documento MSC 92/20/1 (España y otros), en el que se solicita su opinión sobre la necesidad de la modalidad automática que se especifica en la resolución MSC.128(75): "Normas de funcionamiento de un sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente (BNWAS)".

20.4 Tras recordar la opinión del NAV 55 de que la modalidad automática de la norma de funcionamiento no es utilizable en un buque regido por el Convenio SOLAS ni, en particular, con las prescripciones de la regla V/19.2.2.3 del Convenio SOLAS, el Comité encargó al NAV 59 que examine de nuevo el documento MSC 92/20/1 en el marco del punto de su orden del día titulado "Otros asuntos", elabore las orientaciones pertinentes sobre la cuestión y, además, asesore al MSC 93 sobre la manera de proceder al respecto.

21 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

21.1 El Comité tomó nota de las decisiones del C 109 (MSC 92/21) en relación con el examen del Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales, las Directrices para la atribución del carácter consultivo y el cuestionario.

22 EXAMEN Y REFORMA DE LA ORGANIZACIÓN, INCLUIDA LA APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

22.1 Por lo que respecta a las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2), el Comité tomó nota de que el FAL 38 había revisado las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.209), y había invitado al MSC a que tomara nota de esta revisión y a que estudiara la posibilidad de incluir las mejoras de redacción introducidas por el FAL 38 en las correspondientes directrices del MSC y el MEPC, según sea oportuno.

22.2 El Comité acordó encargar a la Secretaría que preparara un documento para su examen en el MSC 93, en el que se incluyera el texto revisado preparado por el FAL 38, de manera que el Comité pudiera adoptar una decisión al respecto.

EXAMEN Y REFORMA DE LA ORGANIZACIÓN

Antecedentes

22.3 El Comité recordó que el C 109 había examinado, y aprobado en principio, las propuestas del Secretario General sobre examen y reforma de la Organización (C 109/D, sección 3) y que, con respecto a la reestructuración propuesta de los subcomités, había invitado al MSC y al MEPC a que examinaran las repercusiones y la viabilidad práctica de las propuestas pertinentes que afectaban a su ámbito de competencia, incluidas las nuevas denominaciones de los subcomités en cuestión, y a que informasen al C 110 al respecto.

22.4 El Comité recordó también que en el MSC 91, tras un extenso debate sobre esta cuestión (MSC 91/22, párrafos 19.38 a 19.51), había encargado a la Secretaría que preparara una propuesta detallada con los nombres propuestos, los mandatos, los órdenes del día provisionales y los órdenes del día bienales, un análisis de costos y beneficios y las fechas de reunión para cada órgano, a fin de que el MEPC 65 y el MSC 92 los examinasen. El MSC 91 acordó también constituir un grupo de trabajo en este periodo de sesiones para que examinara más a fondo la cuestión.

Documentos presentados e información facilitada

22.5 El Comité tuvo ante sí para su examen los siguientes dos documentos presentados por el Secretario General:

- .1 MSC 92/22, que contiene una propuesta detallada sobre la reestructuración de los subcomités, que incluye un proyecto de mandato para cada subcomité, órdenes del día bienales y provisionales para cada órgano y un programa de reuniones provisional para 2014, y en el que se propone reorganizar los nueve subcomités existentes en una nueva estructura de siete subcomités, según se indica a continuación:
 - .1 **Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III)**
Cambio de nombre del Subcomité FSI para reflejar con mayor precisión la labor que realiza en la práctica.

-
- .2 **Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW)**
Cambio de nombre del Subcomité STW para reflejar con mayor precisión la mayor importancia que se concede a cuestiones relativas a la influencia del factor humano.
 - .3 **Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR)**
Fusión del trabajo de los Subcomités COMSAR y NAV para potenciar al máximo la eficiencia de la labor operacional llevada a cabo por el Comité, teniendo en cuenta que las cuestiones relacionadas con las comunicaciones son esenciales tanto para la navegación como para las operaciones de búsqueda y salvamento y que el equipo, tanto de navegación como de comunicaciones, está prácticamente en su totalidad basado en programas informáticos.
 - .4 **Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR)**
Cambio de nombre del Subcomité BLG, ampliación de su mandato para que se ocupe de cuestiones ambientales, además de su labor tradicional relativa a cargas líquidas a granel, que incluye el Grupo ESPH, y reasignación al MEPC como órgano superior.
 - .5 **Subcomité de transporte de cargas (TOC)**
Como consecuencia de la modificación de la naturaleza de la labor del Subcomité BLG y de su cambio de nombre, ampliación de las responsabilidades del Subcomité DSC, para que se centre en mercancías peligrosas en bultos, cargas sólidas a granel, cargas gaseosas a granel y contenedores, e informe al MSC y al MEPC, según proceda.
 - .6 **Subcomité de proyecto y construcción del buque (SDC)**
Fusión del trabajo de los Subcomités DE y SLF, a excepción de todas las cuestiones relativas a los dispositivos de salvamento, que se transferirán al nuevo Subcomité SSE (véase a continuación).
 - .7 **Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE)**
Fusión de la labor del Subcomité FP y todas las cuestiones relativas a los dispositivos de salvamento que actualmente están en el ámbito de competencias del Subcomité DE; y
- .2 MSC 92/INF.2, en el que se facilita información sobre los costos y las ventajas previstas resultantes de la reestructuración propuesta de los subcomités, según solicitó el MSC 91; notificación de posibles ahorros derivados de la reducción de semanas de reunión, contratación de traductores y personal del cuadro orgánico, así como reducción de los costes para los Estados Miembros gracias a la reducción del número de reuniones; y se señalan las oportunidades de reorganización de la Secretaría, con una mayor flexibilidad del personal y una reducción de la necesidad de remitir puntos específicos a distintos subcomités, que en el pasado ha originado retrasos.

22.6 Por lo que respecta a los dos documentos antedichos, el Comité tomó nota de la información adicional facilitada por el Secretario General, que recordó que el C 109, tras aprobar en principio sus propuestas de modificación de la estructura de los subcomités, había pedido al MSC y al MEPC que estudiaran las implicaciones y la viabilidad de las propuestas.

El Secretario General comunicó al Comité que, teniendo presentes las observaciones formuladas en el MSC 91, y tras celebrar consultas con los presidentes del MSC y el MEPC y los presidentes de los órganos auxiliares y grupos especializados constituidos por ellos, y tras recabar las opiniones de los propios órganos de expertos a principios de año en las distintas reuniones de los subcomités, había preparado las propuestas detalladas que figuran en el documento MSC 92/22 para su examen, propuestas que reflejan las observaciones formuladas en las reuniones de los subcomités, en particular el análisis de costos y beneficios conexo, que figura en el documento MSC 92/INF.2.

En los párrafos 5 a 17 del documento MSC 92/22 figura una sinopsis de los propósitos, implicaciones y viabilidad de las distintas propuestas, y en los anexos de dicho documento se recogen los mandatos propuestos, los órdenes del día provisionales para 2014, los preparativos para los respectivos periodos de sesiones y órdenes del día provisionales de los subcomités para 2014-2015. Observó que los nombres propuestos de los nuevos subcomités reflejan los proyectos de mandato de cada órgano, según se indica en dicho documento, y que pueden cambiar en función de los mandatos definitivos y de las preferencias de los Comités.

Puso de relieve que las propuestas mantenían un principio muy importante acordado en 2005, que era que cada subcomité debería abarcar también las cuestiones relativas al medio marino, y que ambos comités pueden dar instrucciones a cualquiera de los subcomités, según proceda, ya que todos los subcomités son órganos auxiliares tanto del MSC como del MEPC, puesto que en los reglamentos interiores de los Comités se establece que pueden constituir tales órganos auxiliares según estimen necesario.

Refiriéndose al documento MSC 92/INF.2, explicó que se había preparado en respuesta a las deliberaciones del C 109 y el MSC 91 sobre la reducción de los costos y las ventajas previstas de la reestructuración de los subcomités partiendo de la hipótesis de que, con arreglo a la nueva estructura, se celebrarían al año siete reuniones de los subcomités. En el documento se señalan al Comité, a título informativo, posibles oportunidades de reducción de los costos de la Secretaría y otras posibles ventajas.

Refiriéndose a los resultados del MEPC 65, en el que se debatieron todas estas cuestiones, observó que había habido un gran apoyo y un acuerdo de principio con respecto a las propuestas de reestructuración de los subcomités en el marco de un programa más amplio de examen y reforma de la Organización, y que las propuestas de pequeños cambios al mandato y los nombres de los subcomités se presentarían con más detalle cuando el Comité examinase los resultados del MEPC 65 a este respecto (véase el párrafo 22.9).

Destacó la importancia de la reestructuración de los subcomités dentro del marco general de la iniciativa de examen y reforma, que abarca aspectos tales como la sostenibilidad financiera a largo plazo, el examen de los métodos de trabajo de la Organización, el examen del procedimiento de presentación de informes (se presentará al Consejo en 2014 una propuesta para someter a prueba el nuevo procedimiento de presentación de informes); el examen de las medidas de apoyo a las reuniones en la Secretaría; la creación de un mecanismo para establecer prioridades; iniciativas de motivación del personal, un plan de sucesión y evolución del personal y actividades continuas de examen y reforma más allá de 2014.

El Secretario General manifestó su agradecimiento a los Gobiernos Miembros por comprender la necesidad del examen y la reforma, según se indicó en el último periodo de sesiones del Consejo, y al personal de la Secretaría por su apoyo y colaboración. Subrayó que las opiniones del Comité en cuanto a la viabilidad práctica y las repercusiones de las propuestas de reestructuración de los subcomités eran importantes, y que el Grupo de trabajo que se va a constituir en este periodo de sesiones para este solo propósito ofrecería al Comité y al Consejo una solución factible, de manera que el Consejo pueda adoptar en julio de este año, de cara a su posterior refrendo por la Asamblea, una decisión definitiva que tenga en cuenta las implicaciones presupuestarias de la propuesta de reestructuración.

22.7 El Comité agradeció al Secretario General la amplia labor llevada a cabo en el marco de esta importante iniciativa.

22.8 La delegación de las Islas Cook hizo referencia a la declaración que había hecho en el MSC 91 (MSC 91/22, anexo 40, punto 19), en la cual, con el apoyo de otras delegaciones, había expresado su inquietud con respecto a la reducción del número de subcomités y había indicado que sería preferible conseguir ahorros presupuestarios considerables reduciendo la frecuencia de las reuniones de los subcomités en cuestión.

22.9 En este contexto, el Comité examinó también el documento MSC 92/22/1 (República de Corea), en el cual se expresa apoyo a la propuesta de reestructuración de los subcomités, pero se subraya la necesidad de garantizar que no menoscabe la calidad del trabajo de los subcomités ni lleve a que se omitan los análisis pertinentes o se lleven a cabo de manera insuficiente; y se pone también de relieve que la fusión de subcomités con órdenes del día que ya están bastante llenos puede originar problemas en cuanto a la carga de trabajo que hereden, y que estas cuestiones podrían abordarse bien incrementando temporalmente el número de grupos de trabajo, de redacción, de trabajo por correspondencia e interperiodos o el número de grupos de trabajo por correspondencia interperiodos, manteniendo el número actual de grupos de trabajo. Tras examinar la propuesta, el Comité no aceptó que se incrementara el número de ninguno de estos tipos de grupos (véase también el párrafo 22.12).

22.10 El Comité tomó nota además de la información facilitada por la Secretaría sobre los resultados del MEPC 65 en relación con esta cuestión (MSC 92/WP.6), en particular de que las propuestas de reestructuración de los subcomités del Secretario General habían recibido un amplio apoyo y acuerdo en principio, en el marco de un programa más amplio de examen y reforma de la Organización, y de que el MEPC 65:

- .1 con respecto a la reestructuración y al cambio de nombre de los Subcomités BLG y DSC, había acordado incluir la expresión "cuestiones técnicas y operacionales" en el proyecto de mandato de todos los subcomités; había recomendado encerrar entre corchetes la referencia a "contaminación atmosférica" en el párrafo 1.1 del mandato del Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR) propuesto, y había señalado que el nuevo nombre del Subcomité BLG debería decidirse en función de su mandato definitivo;
- .2 había aceptado en principio la reestructuración y los cambios de nombre de los Subcomités BLG y DSC, así como las propuestas de nombres, mandatos, órdenes del día provisionales y organización de los trabajos para 2014, junto con los órdenes del día bienales para 2014-2015, a reserva de que el MSC 92 adoptase una decisión en el mismo sentido, y había invitado al MSC 92 a que tuviera en cuenta las observaciones formuladas y decisiones adoptadas en el MEPC 65;

- .3 había aceptado en principio el cambio de nombre del Subcomité FSI a Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III), así como su mandato, orden del día provisional y organización de los trabajos para 2014, junto con el orden del día bienal para 2014-2015, a reserva de que el MSC 92 adoptase una decisión en el mismo sentido, y había confirmado que no habría un grupo de trabajo interperiodos sobre análisis y estadísticas de siniestros; y
- .4 había aceptado en principio la fusión de los Subcomités FP, DE y SLF en dos subcomités; la fusión de los Subcomités NAV y COMSAR en un subcomité y el cambio de nombre del Subcomité STW, así como las propuestas de nombres, mandatos, órdenes del día provisionales y organización de los trabajos para 2014, junto con los órdenes del día bienales para 2014-2015, a reserva de que el MSC 92 adoptase una decisión en el mismo sentido.

22.11 Tras un extenso debate, el Comité refrendó el resumen hecho por el Presidente, que fue el siguiente:

- .1 se aceptó en general la necesidad de adaptar los métodos de trabajo de los Comités y abrirse a nuevas posibilidades;
- .2 se manifestó en general satisfacción por la amplia labor desarrollada por la Secretaría para preparar los documentos presentados por el Secretario General;
- .3 se apoyaron en general en principio las propuestas del Secretario General, que se examinarían en detalle en el Grupo de trabajo;
- .4 se señaló que debería adoptarse un planteamiento integral que tenga en cuenta no sólo los costes para la Organización sino también para los Estados Miembros;
- .5 las propuestas de reestructuración y reforma tienen como finalidad introducir una manera más eficaz de trabajar, lo que permitirá reducir los gastos;
- .6 el rigor de la labor técnica de la Organización no debería sufrir por ello;
- .7 debería facilitarse la transición correcta a la nueva estructura mediante un orden de prioridades más estricto, no mediante el aumento del número de grupos de trabajo, redacción, trabajo por correspondencia e interperiodos, ya que ello tendría un impacto negativo, en particular para las delegaciones pequeñas, e incrementaría los costos de los Estados Miembros;
- .8 debería examinarse la posibilidad de adaptar la secuencia y duración de las reuniones para ajustarla a la carga de trabajo de todos los órganos de la Organización, y no sólo los subcomités;
- .9 los nuevos subcomités fusionados NCSR, SDC y SSE tienen órdenes del día muy intensos;

- .10 era esencial disponer de informes completos de las reuniones y de los grupos de trabajo y de redacción, y que se aprueben antes de que finalice el respectivo periodo de sesiones; y
- .11 sería útil que la Secretaría presentara con suficiente antelación información sobre la organización de los grupos de trabajo y de redacción para poder planificar la asistencia a las reuniones.

22.12 Tras determinar que en principio había acuerdo con respecto a la conveniencia de seguir adelante con la reestructuración, según se propone en el documento MSC 92/22, el Comité acordó constituir un grupo de trabajo para examinar detalladamente esta cuestión y ultimar las propuestas para su examen, teniendo en cuenta que no debería haber ningún incremento del número de grupos de trabajo, redacción, trabajo por correspondencia o interperiodos y que el Grupo no debería analizar cuestiones de presentación de informes. Habida cuenta de estas decisiones, el Comité acordó que el Grupo no debería examinar las propuestas formuladas en el documento MSC 92/22/1 (véase el párrafo 22.9).

Constitución de un grupo de trabajo

22.13 A continuación, el Comité constituyó un grupo de trabajo sobre examen y reforma de la Organización y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos MSC 92/22, y MSC 92/INF.2, los resultados del MEPC 65 (MSC 92/WP.6), y las decisiones y observaciones del Pleno, examinara las propuestas de reestructuración de los subcomités basándose en los anexos del documento MSC 92/22, y ultimara:

- .1 los nombres y mandatos propuestos para los subcomités;
- .2 sus órdenes del día provisionales para 2014, incluidos la organización de los grupo de trabajo, redacción y de trabajo por correspondencia;
- .3 sus órdenes del día bienales para el bienio 2014-2015; y
- .4 la organización de los trabajos propuesta para 2014, en particular los grupos de trabajo interperiodos propuestos y el calendario de reuniones para 2014.

Informe del Grupo de trabajo

22.14 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 92/WP.10), el Comité lo aprobó en general y tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Nombres y mandatos de los subcomités reestructurados

22.15 El Comité examinó los nombres de los subcomités reestructurados y sus mandatos y tomó nota de las siguientes declaraciones en relación con el Subcomité PPR.

22.16 La delegación de China declaró que apreciaban la dura labor que había llevado a cabo el Grupo de trabajo, y especialmente los esfuerzos del Presidente y la Secretaría. La delegación opinó que el párrafo 16 del informe del Grupo de trabajo contradecía lo estipulado en el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la OMI y que generaba una interpretación errónea de la expresión "contaminación del medio marino" que figura en la CONVEMAR y, en consecuencia, solicitó que se suprimiera el párrafo 16. China también opinó que la explicación del párrafo genera ciertas cuestiones jurídicas y de política y que está más allá del mandato del Grupo de trabajo. El Convenio constitutivo de la OMI dispone

que el MEPC debe desempeñar funciones respecto de la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y el Reglamento interior del MEPC lo habilita a constituir órganos auxiliares. En consecuencia, desde el punto de vista jurídico, los mandatos de los órganos auxiliares del MEPC deben seguir de manera estricta las funciones estipuladas en el Convenio constitutivo de la OMI; sin embargo, el texto del párrafo 16 del informe del Grupo de trabajo va más allá de lo estipulado en el Convenio constitutivo de la OMI. El mandato existente del Subcomité BLG estipula claramente que el Subcomité debe examinar cuestiones respecto de la prevención y contención de la contaminación del mar. El objetivo del examen y reforma de los subcomités es reorganizar las funciones y responsabilidades existentes de los subcomités, no expandirlas. En consecuencia, la tarea del Grupo de trabajo era elaborar los mandatos para cada subcomité nuevo dentro del marco actual de las responsabilidades de los subcomités, estipuladas en los mandatos existentes; el Grupo de trabajo no estaba encargado, ni autorizado, a definir qué es la "contaminación del mar" o el "medio marino". La delegación opinó que los mandatos de los subcomités se originan en el Convenio constitutivo de la OMI y deben seguirlo estrictamente. En consecuencia, la delegación de China, con el apoyo de las delegaciones de Brasil, India y Perú, se opuso al texto que figura en el párrafo 16 del informe del Grupo de trabajo.

22.17 La delegación de Noruega, con el apoyo de las delegaciones del Canadá, Dinamarca, Francia y los Estados Unidos, declaró que no había quedado satisfecha con el resultado de los debates celebrados en el seno del Grupo de trabajo respecto del mandato del nuevo Subcomité PPR, en particular respecto de la inclusión de la expresión "del mar y" en el párrafo 1.1. Recordó que la Organización había adoptado el Anexo VI del Convenio MARPOL, y que había modificado el nombre completo de dicho convenio a fin de incluir las emisiones atmosféricas, y además que la Asamblea había adoptado la resolución A.1011(26) la cual, entre otras cosas, estipula que la OMI debería contribuir a los esfuerzos internacionales para reducir la contaminación atmosférica y abordar el cambio climático y el calentamiento del planeta. Noruega acordó que las decisiones de política deben quedar a cargo de los órganos superiores. Sin embargo, es posible que los órganos superiores requieran ayuda de los subcomités a fin de elaborar instrumentos y mecanismos para tratar de abordar las decisiones de política que se adopten; en consecuencia, los mandatos que se elaboren no deberían generar obstáculos para el cumplimiento de los objetivos de la Organización. Sin embargo, la delegación aceptó que el Grupo de trabajo había debatido extensa y profundamente respecto de esta cuestión y estaba dispuesta a aceptar el resultado siempre y cuando los párrafos 15, 16 y 18 del informe del Grupo de trabajo se trasladaran al informe principal del Comité, dado que la delegación vio que estos párrafos se complementan con el párrafo 1.1 del mandato y que, si fuera necesario modificar algo de dicho conjunto, se reservaban el derecho de volver a su posición original, es decir, suprimir la expresión "del mar y" del párrafo 1.1 del mandato.

22.18 En relación con esto, el Comité también tomó nota de la opinión manifestada por el Grupo de que solamente el MEPC podía debatir, elaborar y adoptar cuestiones de política respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero, lo que a su vez puede llevar a que se pida al Subcomité PPR que examine cuestiones técnicas u operacionales conexas.

22.19 Tras un debate al respecto, el Comité aprobó los nombres de los siguientes órganos auxiliares del MSC y el MEPC y sus mandatos, los cuales figuran en el anexo 40, que sustituirán a los órganos auxiliares existentes a partir del bienio 2014-2015.

- .1 Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC);
- .2 Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW);

-
- .3 Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III);
 - .4 Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR);
 - .5 Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR);
 - .6 Subcomité de proyecto y construcción del buque (SDC); y
 - .7 Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE).

22.20 La delegación de las Islas Cook, con el respaldo de la delegación de Vanuatu, señaló que, a su juicio, el Comité no podía adoptar una decisión final sobre esta cuestión, dado que estaba supeditada al acuerdo del Consejo y la Asamblea.

22.21 En su respuesta, el Presidente hizo referencia al Reglamento interior de los Comités, en los que se establece que "el Comité podrá crear los órganos auxiliares que estime necesarios", y aclaró que el refrendo del Consejo y la Asamblea estaba relacionado con las repercusiones presupuestarias de la reestructuración.

Órdenes del día provisionales, órdenes del día bienales y organización de la labor de los subcomités reestructurados

22.22 El Comité aprobó los órdenes del día bienales para 2014-2015 y los órdenes del día provisionales de los correspondientes primeros periodos de sesiones de los subcomités reestructurados, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente, según se describe además en la sección 23 (Programa de trabajo).

22.23 El Comité también aprobó las disposiciones provisionales para la organización de la labor de los grupos de trabajo por correspondencia, los grupos de trabajo, los grupos de redacción y los grupos de trabajo interperiodos (véase asimismo el párrafo 23.28) de los subcomités reestructurados, según se indica en los respectivos anexos del documento MSC 92/WP.10, tomando nota de que pueden estar sujetos a modificaciones, en función de los documentos presentados a las reuniones correspondientes y del asesoramiento de los Presidentes salientes de los subcomités existentes.

22.24 Por lo que respecta a los métodos de trabajo de los subcomités reestructurados, el Comité refrendó las opiniones del Grupo, según las cuales:

- .1 los subcomités reestructurados deberían conceder prioridad a las cuestiones que ya se están examinando en el seno de los subcomités existentes, a fin de poder ultimar la labor en curso antes de iniciar la labor relativa a los nuevos resultados; y
- .2 los nuevos resultados sólo deberían incluirse en los órdenes del día provisionales de los subcomités si se ha ultimado la labor relativa al número correspondiente de resultados existentes.

22.25 A este respecto, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que, durante el periodo de transición (el cual se estima que corresponde al bienio 2014-2015) de los antiguos subcomités a los nuevos subcomités reestructurados, examinaran con detenimiento la necesidad de proponer nuevos resultados no previstos, y en cualquier caso tuvieran presente que habría que justificar plenamente toda cuestión urgente.

22.26 Asimismo, el Comité refrendó la propuesta de celebrar periodos de sesiones con cinco días completos de interpretación únicamente para los primeros periodos de sesiones de los Subcomités NCSR y SDC, a fin de que dichos Subcomités puedan hacer frente a sus densos órdenes del día.

22.27 Tras tomar nota de las opiniones de la delegación de Chipre con respecto a los cambios necesarios en el sitio de IMODOCS en la Red, el Comité encargó a la Secretaría que garantizara que la nueva estructura de los subcomités queda correctamente reflejada en el sitio en la Red, al tiempo que se mantiene el acceso a los documentos con arreglo a la estructura anterior.

Examen de los informes sobre siniestros por los subcomités

22.28 En el contexto de las deliberaciones sobre la organización de la labor de los subcomités, el Comité examinó la práctica actual del proceso de examen de siniestros, mediante la cual el Subcomité FSI, sobre la base del asesoramiento brindado por su Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros, remite informes sobre siniestros a otros órganos de la OMI para su examen en el ámbito del resultado de carácter indefinido "Análisis de siniestros", tras tomar nota de que este proceso ya no satisface la estructura de los resultados exigida por el Consejo en años recientes en lo que se refiere a principios concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos.

22.29 Tras deliberar al respecto, el Comité aceptó modificar el procedimiento para el examen de los informes sobre siniestros por los subcomités, según se indica a continuación:

- .1 el Subcomité III sólo remitirá informes sobre siniestros directamente a otros subcomités para su examen cuando en el orden del día de dichos subcomités figure un resultado identificable en el que se aborde la cuestión de que se trate;
- .2 en caso de que en los órdenes del día de los subcomités no exista ningún resultado conexo, los informes sobre siniestros únicamente se remitirán a dichos subcomités una vez que el Comité haya examinado esta cuestión y se haya establecido el correspondiente resultado a tal efecto; y
- .3 como consecuencia de lo anterior, el resultado titulado "Análisis de siniestros" se suprimirá en los órdenes del día bienales de los subcomités (HTW, NCSR, PPR, SDC y SSE), aunque no en el del Subcomité III.

Calendario provisional de reuniones para 2014

22.30 El Comité tomó nota de las opiniones del Grupo relativas al calendario provisional de reuniones para 2014, según se indica en el párrafo 28 del documento MSC 92/WP.10, y las remitió a la Secretaría para que examine y adopte las medidas que estime oportunas cuando elabore el proyecto del programa de reuniones para 2014, con miras a su examen por el Consejo.

23 PROGRAMA DE TRABAJO

ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS NAV Y DSC Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES

23.1 Teniendo en cuenta que el NAV 59 y el DSC 18 se reunirán después del presente periodo de sesiones pero antes de que se lleve a la práctica la reestructuración de los subcomités (véase la sección 22), el Comité examinó los órdenes del día bienales y provisionales de ambos subcomités.

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

23.2 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del NAV 59, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente.

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

23.3 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del DSC 18, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente.

ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS REESTRUCTURADOS 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

23.4 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se habían reunido desde la celebración del MSC 91 (MSC 92/23 y MSC 92/23/Add.1), las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), las diversas propuestas relativas a nuevos resultados presentadas en el periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y los subcomités interesados, la evaluación preliminar de dichas propuestas (MSC 92/WP.2), realizada por el Presidente con ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2), así como las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, especialmente en cuanto a la reestructuración de los subcomités (véase la sección 22), el Comité examinó los órdenes del día bienales de los subcomités reestructurados o que han cambiado de nombre y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

23.5 A este respecto, el Comité recordó que el MEPC 65 había aceptado, en principio, los órdenes del día provisionales correspondientes a 2014 y los órdenes del día bienales correspondientes a 2014-2015 de los subcomités reestructurados o que han cambiado de nombre (véase el párrafo 22.7).

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

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)**Formación sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar**

23.7 El Comité recordó que había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité HTW correspondiente a 2014-2015, y en el orden del día provisional del HTW 1, un resultado titulado "Elaboración de directrices para que los propietarios de buques y la gente de mar implanten debidamente los instrumentos pertinentes de la OMI respecto al transporte por mar de mercancías peligrosas en bultos", fijando en 2015 el año de ultimación previsto y con el Subcomité HTW como órgano coordinador de la labor, en colaboración con el Subcomité CCC, según lo solicite el Subcomité HTW (véase el párrafo 23.9).

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del CCC 1

23.8 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del CCC 1, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente, y encargó a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

SUBCOMITÉ DE FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ HTW)**Formación sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar**

23.9 El Comité examinó el documento MSC 92/23/3/Rev.1* (Australia y otros), en el que se propone elaborar directrices para que los propietarios de buques y la gente de mar implanten debidamente los instrumentos pertinentes de la OMI respecto al transporte por mar de mercancías peligrosas en bultos, y decidió incluir en el orden del día bienal del Subcomité HTW para 2014-2015, y en el orden del día provisional del HTW 1, un resultado titulado "Elaboración de directrices para que los propietarios de buques y la gente de mar implanten debidamente los instrumentos pertinentes de la OMI respecto al transporte por mar de mercancías peligrosas en bultos", fijando en 2015 el año de ultimación previsto y con el Subcomité HTW como órgano coordinador de la labor, en colaboración con el Subcomité CCC, según lo solicite el Subcomité HTW.

Formato de los certificados de formación

23.10 El Comité examinó el documento MSC 92/23/4 (República de Corea), en el que se propone elaborar un requisito para garantizar la uniformidad mundial del formato de los certificados de formación, incluidos los nombres y las listas de los cursos de formación que hay que consignar en el certificado como requisito mínimo, y decidió incluir en el orden del día bienal del Subcomité HTW correspondiente a 2014-2015, y en el orden del día provisional del HTW 1, un resultado titulado "Elaboración de un formato mundialmente uniforme para el certificado de formación y enseñanza expedido en virtud del Convenio de formación", fijando en 2015 el año de ultimación previsto.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del HTW 1

23.11 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del HTW 1, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente.

* En inglés solamente. Para la versión en español, consúltese el documento MSC 92/23/3.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (SUBCOMITÉ III)**Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del III 1**

23.12 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del III 1, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente, y encargó a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

SUBCOMITÉ DE NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ NCSR)**Interconexión de los receptores NAVTEX y SafetyNET de Inmarsat y presentación de sus datos mediante sistemas de pantalla integrada de navegación**

23.13 El Comité examinó el documento MSC 92/23/5 (Estados Unidos), en el que se propone enmendar las normas de funcionamiento, según sea necesario, para permitir que los mensajes SafetyNET de Inmarsat C con información sobre seguridad marítima se presenten en un sistema de pantalla integrada de navegación, y acordó incluir en el orden del día posbienal del Comité un resultado titulado "Interconexión de los receptores NAVTEX y SafetyNET de Inmarsat y presentación de sus datos mediante sistemas de pantalla integrada de navegación", asignando un periodo de sesiones para ultimar el punto y con el Subcomité NCSR como órgano coordinador de la labor.

23.14 La delegación de Irlanda informó al Comité de las novedades recientes en el seno de la Unión Europea en relación con el sistema de radionavegación por satélite europeo Galileo, cuya capacidad había quedado demostrada con éxito en el pasado mes de abril y que comenzaría a prestar los primeros servicios a finales de 2014. La delegación recalcó el gran potencial que tiene Galileo para la navegación marítima, tanto para los buques regidos por convenios como para los buques no regidos por convenios, y que proporcionaría precisión y disponibilidad a la comunidad marítima en soluciones multiconstelación como las que se promueven en el concepto de navegación-e, que la Unión Europea va a pedir a la OMI que reconozca el servicio Galileo como un componente del Sistema mundial de radionavegación (WWRNS) de manera similar al GPS y a GLONASS, y que tenía previsto presentar al MSC 93 una propuesta de inclusión de un nuevo resultado en el orden del día bienal del Subcomité NCSR.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del NCSR 1

23.15 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del NCSR 1, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN (SUBCOMITÉ PPR)**Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del PPR 1**

23.16 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del PPR 1, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente, y encargó a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE (SUBCOMITÉ SDC)**Condiciones en las cuales pueden abrirse las puertas estancas de los buques de pasaje durante la navegación**

23.17 El Comité analizó el documento MSC 92/23/2 (España, Estados Unidos, Noruega y Reino Unido), en el que se propone examinar las condiciones en las cuales pueden abrirse las puertas estancas de los buques de pasaje durante la navegación y elaborar enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1380 y a la regla II-1/22 del Convenio SOLAS, según proceda. Tras tomar nota de la opinión de varias delegaciones de que no se había determinado que existiera una necesidad imperiosa, el Comité decidió incluir en el orden del día bienal para 2014-2015 del Subcomité SDC, y en el orden del día provisional del SDC 1, un resultado titulado "Examen de las condiciones en las que pueden abrirse las puertas estancas de los buques de pasaje durante la navegación y elaboración de enmiendas a la regla II-1/22 del Convenio SOLAS y a la circular MSC.1/Circ.1380", fijando 2015 como plazo de ultimación previsto.

23.18 La Presidenta del Subcomité DE hizo hincapié en las dificultades que experimentan algunos subcomités con una gran carga de trabajo, como el Subcomité DE, y que se esfuerzan por examinar la totalidad de sus órdenes del día, en especial teniendo en cuenta las decisiones adoptadas por el Comité en el presente periodo de sesiones que, de hecho, reducen los recursos de los subcomités DE, FP y SLF en un tercio como consecuencia de la reestructuración de los subcomités.

Directrices relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales

23.19 El Comité examinó una propuesta formulada por el DE 57 (DE 57/25/Add.1, anexo 10) destinada a elaborar orientaciones/aclaraciones sobre los métodos adecuados para abordar el transporte de más de 12 miembros del personal industrial, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el documento MSC 92/13/2 (Reino Unido). El Comité acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité DE correspondiente a 2012-2013, en el orden del día bienal del Subcomité SDC correspondiente a 2014-2015 y en el orden del día provisional del SDC 1, un resultado no previsto titulado "Directrices relativas al transporte de más de 12 miembros de personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales", fijando en 2015 el año de ultimación previsto. Además, el Comité acordó encargar al Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el DE 57 que examine las directrices relativas a los buques de parques eólicos mar adentro, coordinado por el Reino Unido³, y que incluya el nuevo resultado en el ámbito de su labor (según se acordó en el DE 57, a reserva de las decisiones del MSC 92).

³**Coordinador:**

Sr. Paul Wilkins
Jefe y encargado de políticas en materia de buques de carga y mar adentro
MCA, Bay 2/29 Spring Place, Departamento de normativa para buques
Spring Place, 105 Commercial Road, Southampton
SO15 1EG
Teléfono: +44 (0)2380329 137
Celular: +44 (0)7918724844
Correo electrónico: offshore@mcga.gov.uk

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del SDC 1

23.20 Tras recordar que en el ámbito del punto 6 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje) había acordado ampliar el alcance del resultado 5.2.1.15 (véase el párrafo 6.15.2), el Comité aprobó el orden del día bienal de Subcomité y el orden del día provisional del SDC 1, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ SSE)

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del SSE 1

23.21 El Comité aprobó el orden del día bienal de Subcomité y el orden del día provisional del SSE 1, los cuales figuran en los anexos 41 y 42, respectivamente.

REFRENDO DE LOS RESULTADOS

23.22 De conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), el Comité, tras aceptar los órdenes del día bienales de los Subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, invitó al Consejo a que refrendara, para incluirlo en el actual Plan de acción de alto nivel, el resultado no previsto "Directrices relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales" (véase el párrafo 23.19).

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2012-2013

23.23 Tras recordar que la situación de los resultados previstos solamente se incluirá en un anexo del informe del Comité después del periodo de sesiones, a fin de evitar la duplicación innecesaria de la labor, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013, el cual figura en el anexo 43, encargó a la Secretaría que examinara los resultados, desde una perspectiva holística, para garantizar su coherencia en la labor que desempeña la Organización, y pidió a la Secretaría que presentara cualesquiera modificaciones al informe anteriormente mencionado derivadas del NAV 59 y del DSC 18 al CWGSP 13 o al C/ES.27, según proceda.

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

23.24 El Comité recordó que, al elaborar el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2014-2015, el MSC 91 había encargado a los subcomités que preparasen sus respectivos órdenes del día bienales para el próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, a fin de examinarlos en el presente periodo de sesiones, y pidió a la Secretaría que les prestara ayuda en la forma habitual, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes: ser concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo;

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

23.25 El Comité recordó además que el MSC 91 había pedido a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborara las propuestas del Comité relativas al Plan de acción de alto nivel correspondientes al próximo bienio, a fin de examinarlas en el presente periodo de sesiones y presentarlas al C 110.

23.26 Tras examinar el documento MSC 92/23/1 (Secretaría), en el que se proponen modificaciones a los resultados previstos asignados al Comité para el bienio 2012-2013, en las cuales se tuvo en cuenta el progreso realizado por los subcomités durante el bienio en curso, y el documento MSC 92/23/6 (Reino Unido), en el que se propone simplificar el orden del día del Subcomité COMSAR y los resultados previstos que figuran en el Plan de acción de alto nivel, conforme a la petición del C 109, el Comité aprobó las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2014-2015 que guardan relación con la labor del Comité de seguridad marítima, las cuales figuran en el anexo 44, para su presentación al C 110, encargó a la Secretaría que examinara los resultados, desde una perspectiva holística, para garantizar su coherencia en la labor que desempeña la Organización, teniendo en cuenta el documento MSC 92/23/6, y pidió a la Secretaría que presentara cualesquiera modificaciones de las propuestas adjuntas derivadas del NAV 59 y del DSC 18 al CWGSP 13 o al C/ES.27, según proceda.

ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ

23.27 Tras tomar nota de que, a fin de evitar la duplicación innecesaria de la labor, el orden del día posbienal actualizado sólo se preparará después del periodo de sesiones como anexo del informe del Comité, éste invitó al Consejo a que tomara nota del orden del día posbienal actualizado del Comité de seguridad marítima, el cual figura en el anexo 45.

REUNIONES INTERPERIODOS

23.28 El Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el ámbito de los distintos puntos del orden del día en el MSC 91 y en el presente periodo de sesiones, aprobó/confirmó, según proceda, las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 una reunión del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará del 21 al 25 de octubre de 2013, según lo aprobado por el MSC 91 y el MEPC 64;
- .2 una reunión del Grupo de trabajo ESPH en 2014, según lo aprobado por el MEPC 65;
- .3 la segunda reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción encargado del Código IMDG, que se celebrará del 23 al 27 de septiembre de 2013, directamente después del DSC 18, según lo aprobado por el MSC 91;

- .4 la primera reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción encargado del Código IMBSC, que se celebrará en el primer semestre de 2014;
- .5 una reunión del Grupo de trabajo sobre la elaboración de un código polar, que se celebrará del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2013, según lo había aprobado paralelamente el MEPC 65;
- .6 la 20ª reunión del Grupo de trabajo mixto OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento, que se celebrará en Ámsterdam (Países Bajos) del 23 al 27 de septiembre de 2013;
- .7 una reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento, que se celebrará en 2014;
- .8 la 9ª reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, que se celebrará en la sede de la OMI del 14 al 18 de octubre de 2013;
- .9 una reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, que se celebrará en 2014; y
- .10 una reunión del Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad, que se celebrará del 11 al 13 de noviembre de 2013,

e invitó al Consejo a que refrendara las decisiones anteriormente mencionadas.

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL COMITÉ CORRESPONDIENTES A SUS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES Y PREPARATIVOS PROPUESTOS PARA EL MSC 93

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 93 y MSC 94

23.29 El Comité aceptó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 93º y 94º, según se indica en el documento MSC 92/WP.11.

23.30 El Comité también acordó analizar durante su 94º periodo de sesiones, en el ámbito del punto del orden del día "Aplicación de las Directrices del Comité", las repercusiones que van a tener el examen y la reforma de la Organización, habida cuenta de la experiencia obtenida durante el año con las reuniones de los órganos celebradas en la Organización.

Constitución de grupos de trabajo y de grupos de redacción durante el MSC 93

23.31 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el ámbito de los distintos puntos del orden del día, el Comité acordó que en su 93º periodo de sesiones deberían constituirse grupos de trabajo y grupos de redacción sobre las siguientes cuestiones:

- .1 seguridad de los buques de pasaje;
- .2 normas basadas en objetivos;
- .3 aplicación de enmiendas; y
- .4 examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

23.32 El Comité acordó que también podrá ser necesario constituir el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG).

Semanas de reunión del Comité para el bienio 2014-2015

23.33 El Comité recordó que el MSC 91 había aprobado el plan propuesto de 21 semanas de reunión del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares para el bienio 2014-2015, como base para la elaboración de las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General.

23.34 El Comité recordó además que el MSC 91 había aprobado ocho días para el MSC 93 (mayo de 2014), cinco días para el MSC 94 (noviembre de 2014) y, provisionalmente, ocho días para el MSC 95 (mayo de 2015).

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

23.35 El Comité tomó nota de que estaba previsto, en principio, que su 93º periodo de sesiones se celebrara del 14 al 23 de mayo de 2014 y su 94º periodo de sesiones en noviembre de 2014.

24 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2014

24.1 El Comité reeligió por unanimidad al Sr. Christian Breinholt (Dinamarca) Presidente y al Sr. M. Segar (Singapur) Vicepresidente, ambos para 2014.

25 OTROS ASUNTOS

Puntos de contacto nacionales que se pondrán a disposición en el GISIS

25.1 El Comité examinó el documento MSC 92/25 (Saint Kitts y Nevis) en el que se propone mantener en el GISIS una lista de puntos de contacto con los pormenores de las Administraciones en relación con los registros sinópticos continuos (RSC) y el Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM).

25.2 Por lo que respecta a los registros sinópticos continuos, el Comité encargó a la Secretaría que elaborara las correspondientes prestaciones de notificación directa para los Estados Miembros en el módulo de puntos de contacto. En lo referente a los pormenores de los puntos de contacto en el ámbito del Convenio sobre el trabajo marítimo, el Comité, tras recordar que el Subcomité FSI ya había examinado esta cuestión, le encargó que la examinara en detalle una vez que se celebren consultas entre las secretarías de la Organización y de la OIT, y adoptara las medidas que estimara oportunas.

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

25.3 Tras recordar que el MSC 90 había encargado a la Secretaría que mantuviera las disposiciones para la participación de la OMI en calidad de observadora en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS en el bienio actual (2012-2013), con una contribución financiera de la IACS, el Comité examinó el documento MSC 92/25/1, que contiene el informe del consultor/observador de la OMI. El informe facilita observaciones sobre las novedades del Plan después de la transición a órganos de certificación acreditados (ACB), que han asumido la responsabilidad única e independiente de las auditorías y evaluaciones del cumplimiento del Plan.

25.4 Tras tomar nota de que el actual mecanismo de colaboración entre la IACS y la OMI en relación con la participación de un observador de la OMI en el Plan finalizará a finales de junio de 2013, el Comité encargó a la Secretaría que mantuviera la participación de la OMI los próximos dos años, con las contribuciones financieras de la IACS, y que presentara un informe al MSC 94.

Dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI

25.5 Al no formularse observaciones después de que se presentara el documento MSC 92/25/2 (República Islámica del Irán), el Comité tomó nota de la información recogida en dicho documento sobre las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI y las cuestiones a las que se enfrenta para utilizar sociedades de clasificación que son miembros de la IACS para obtener servicios técnicos desde el 1 de julio de 2012, y en el cual la República Islámica del Irán solicita a todos los Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales que sigan colaborando con ella a fin de incrementar la seguridad y protección marítimas. Además, la delegación de la República Islámica del Irán hizo referencia al apartado b) del artículo 1 del Convenio constitutivo de la OMI y señaló que las medidas de restricción impuestas por algunos Gobiernos a su navegación comercial eran una medida discriminatoria totalmente contraria a las metas y objetivos de la OMI y a lo dispuesto en otros instrumentos, como los Convenios SOLAS y MARPOL, por lo que hay que evitarlas. La declaración completa de la República Islámica del Irán figura en el anexo 46.

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

25.6 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 92/INF.3 (Secretaría), en el que se indica que el GISIS comprende en la actualidad 28 módulos que ya se han elaborado o están en proceso de elaboración.

Informe sobre siniestros de graneleros

25.7 El Comité tomó nota, en el ámbito del punto 12 del orden del día (Implantación por el Estado de abanderamiento), de la información sobre siniestros de graneleros que figura en el documento MSC 92/INF.8 (INTERCARGO) (véase el párrafo 12.20).

Sistema de transporte marítimo sostenible

25.8 El Comité examinó el documento MSC 92/INF.9 (Secretario General) relativo al lema del Día Marítimo Mundial de este año ("**Desarrollo sostenible: la contribución de la OMI más allá de Río+20**") y las medidas de seguimiento de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20) en el ámbito de la elaboración de objetivos de desarrollo sostenible. En este contexto, el Comité tomó nota de que el Secretario General había iniciado un proceso interno, con aportaciones del sector marítimo y otras partes interesadas, para perfilar su visión de un sistema de transporte marítimo sostenible que atienda a las necesidades de la sociedad, ya que el transporte marítimo es vital para el crecimiento y la prosperidad mundiales. El resultado de este proceso interno sería la contribución del propio Secretario General a la celebración del Día Marítimo Mundial de este año.

25.9 La delegación de Argentina destacó el papel que juegan las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible y la necesidad de determinar si la Organización debería o no establecer objetivos de desarrollo sostenible, y en caso afirmativo, señaló que habría que tener plenamente en cuenta el contenido y alcance tanto de los objetivos propuestos por el Secretario General o de otros que no hubiesen sido propuestos por él. El texto completo de su declaración a este respecto figura en el anexo 46.

Atraque sin riesgos – Guía para evitar accidentes durante las operaciones de atraque

25.10 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 92/INF.11 (Dinamarca), en el que se ofrece información sobre los desafíos actuales de la preparación y ejecución de operaciones de atraque sin riesgos, y se ofrecen orientaciones sobre la manera de prevenir situaciones de riesgo, habida cuenta de la disposición que presentan los sistemas de atraque actuales.

Reunión de expertos para la adopción de directrices sobre la formación de los cocineros de los buques

25.11 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 92/INF.13 (OIT) sobre una reunión de expertos para la adopción de directrices sobre la formación de los cocineros de los buques, que se celebrará en la OIT en Ginebra del 23 al 27 de septiembre de 2013.

Valores umbral del asbesto

25.12 Se informó al Comité de que el MEPC 65, en el ámbito de su examen de las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (resolución MEPC.197(62)), lo había invitado a que examinara un posible valor umbral para el asbesto habida cuenta de su experiencia en la materia.

25.13 En este contexto, el Comité recordó varias iniciativas adoptadas sobre cuestiones relacionadas con el asbesto, por ejemplo, la aprobación en el MSC 75 de la circular MSC/Circ.1045: "Directrices para el mantenimiento y el control de los materiales que contienen asbesto a bordo de los buques", la aplicación de la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS a las nuevas instalaciones de materiales que contengan asbesto, la aprobación en el MSC 88 de la circular MSC.1/Circ.1374: "Información sobre la prohibición de utilizar asbesto a bordo de los buques" y la circular MSC.1/Circ.1379: "Interpretación unificada de la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS", la carta del Secretario General a las partes interesadas para reiterar nuevamente las orientaciones relativas a la prohibición de utilizar asbesto que figuran en la circular antedicha, y la aprobación en el MSC 90 de la circular MSC.1/Circ.1426: "Interpretación unificada de la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS", relativa a las nuevas instalaciones de materiales que contengan asbesto, en la que se hace referencia al apéndice 8 de las citadas directrices del MEPC para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos.

25.14 Dado el escaso periodo de tiempo transcurrido desde el MEPC 65, y al no haber documentos por examinar, el Comité encargó el examen técnico detallado de la cuestión que le había transmitido el MEPC 65 al Subcomité DE (SDC) en el ámbito de su punto del orden del día "Otros asuntos", a fin de que presentara un informe en el MSC 93.

Resultados del Simposio de la OMI sobre el futuro de la seguridad de los buques

25.15 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por la Secretaría (MSC 92/25/3) sobre los resultados del Simposio de la OMI sobre el futuro de la seguridad de los buques celebrado en la sede de la OMI los días 10 y 11 de junio de 2013. En particular, el Comité tomó nota de que unos 500 participantes habían asistido al Simposio, que había estado integrado por seis paneles de expertos en asuntos marítimos que gozan de reconocimiento internacional, y había incluido ponentes y moderadores de Estados Miembros, organismos de la Naciones Unidas, organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, instituciones académicas, consultores, investigadores y el sector marítimo, que se habían reunido para analizar las tendencias que influyen en el proyecto y la explotación de los buques y definir un planteamiento sobre la evolución que cabe prever

desde la perspectiva del sector marítimo, la sociedad y otros. Se señalaron como cuestiones importantes que es preciso abordar al examinar el marco normativo de seguridad existente para responder con eficacia a los desafíos del futuro la evaluación de los riesgos, la recopilación de datos, nuevas tecnologías, el factor humano y la interfaz hombre-máquina.

25.16 Debido a que el Simposio se celebró justo antes del MSC 92, el Comité decidió limitarse a tomar nota de los resultados del Simposio en este periodo de sesiones y examinar en un futuro periodo de sesiones las recomendaciones que figuran en la declaración de los participantes en el Simposio de la OMI sobre el futuro de la seguridad de los buques (que figura adjunta al documento MSC 92/25/3).

Siniestro del buque portacontenedores *Mol Comfort*

25.17 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de las Bahamas sobre el siniestro del *Mol Comfort* (IMO 9358761), acaecido 200 millas marinas al sur de la costa del Yemen el 17 de junio de 2013. El texto completo de su declaración a este respecto figura en el anexo 46.

Expresiones de agradecimiento

25.18 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. José Accioly (Brasil) (traslado);
- Sra. Rosalie Balkin (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Manuel Carrasco E. (Perú) (traslado);
- Sr. Dachang Du (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Shin Imai (Japón) (traslado);
- Sr. Martín Pablo Ruiz (Argentina) (traslado);
- Sr. Adonis Pavlides (Chipre) (traslado);
- Sr. Michael Rambaut (CIRM) (jubilación);
- Sra. Rouba Ruthnum (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Vladimir Semenov (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Gurpreet Singhota (Secretaría) (jubilación);
- Sra. Marie-Helene Williams (Secretaría) (jubilación); y
- Sr. Jianxin Zhu (Secretaría) (jubilación).

25.19 El Comité manifestó también su reconocimiento a los presidentes y vicepresidentes de los Subcomités BLG, COMSAR, DE, DSC, FP, FSI, NAV, SLF y STW, habida cuenta de la reestructuración de estos órganos, y les dio las gracias por su valiosa contribución a la labor de la Organización.

Expresiones de pésame

25.20 El Comité tomó nota con gran tristeza del ataque terrorista perpetrado contra el complejo común de las Naciones Unidas en Mogadiscio (Somalia), en el cual perdieron sus vidas varios miembros del personal de las Naciones Unidas, contratistas y somalíes al servicio de las Naciones Unidas. El Comité dio su pésame a las familias y amigos de quienes habían perdido sus vidas.

25.21 El Comité tomó nota también con gran tristeza del fallecimiento del Sr. Tore Fossum, miembro del personal de la OMI hasta su jubilación en 2004, que se había desempeñado como Director adjunto superior de la Subdivisión de navegación y carga de la División de seguridad marítima. El Sr. Fossum había gozado de gran respeto, tanto por parte de sus superiores como de sus subordinados, por sus amplios conocimientos y profunda dedicación al sector marítimo. El Comité apreció su contribución a la labor de la Organización y pidió al Secretario General que transmitiera el más sentido pésame del Comité a su familia.

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

26.1 Se invita a la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, a que tenga a bien:

- .1 examinar y adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el uso del arqueo nacional en la aplicación de los convenios internacionales (párrafo 11.12 y anexo 22);
- .2 examinar y adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) (párrafo 12.5 y anexo 26);
- .3 examinar y adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)) (párrafo 12.11 y anexo 27);
- .4 examinar y adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2011 (párrafo 12.14 y anexo 28);
- .5 examinar y adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la Lista no exhaustiva de 2013 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) (párrafo 12.15 y anexo 29);
- .6 examinar y adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, que revoca la resolución A.600(15) (párrafo 12.18 y anexo 30);
- .7 examinar y adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Recomendaciones sobre la formación y titulación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro (MOU) (párrafo 14.2 y anexo 37); y
- .8 tomar nota de la reestructuración aprobada de los subcomités a partir del bienio 2014-2015, producto de la cual es una reducción de 9 a 7, teniendo presentes los resultados del C 110 a este respecto (párrafos 22.19, 22.21, 22.22 y 23.33 y anexo 40).

- 26.2 Se invita al Consejo, en su 110º periodo de sesiones, a que tenga a bien:
- .1 tomar nota de que el Comité había adoptado enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos y resoluciones obligatorios que dependen de este convenio; enmiendas al Convenio CSC 1972; y al Protocolo de líneas de carga de 1988, y había aprobado/adoptado también instrumentos no obligatorios (párrafos 3.70 a 3.85);
 - .2 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con la seguridad de los buques de pasaje (párrafos 6.15 a 6.24);
 - .3 tomar nota, a los efectos de la planificación presupuestaria, de la reestructuración aprobada de los subcomités a partir del bienio 2014-2015, producto de la cual es una reducción de 9 a 7 (párrafos 22.19, 22.21, 22.22 y 23.33 y anexo 40);
 - .4 refrendar el resultado no previsto que se ha acordado en este periodo de sesiones incluir en el actual Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2012-2013 (párrafo 23.22 y anexos 41 y 42);
 - .5 tomar nota del informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013 (párrafo 23.23 y anexo 43);
 - .6 refrendar el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2014-2015 en lo que se refiere a cuestiones que guardan relación con la labor del Comité de seguridad marítima (párrafo 23.26 y anexo 44);
 - .7 tomar nota del orden del día posbienio actualizado del Comité de seguridad marítima (párrafo 23.27 y anexo 45);
 - .8 refrendar las reuniones interperiodos aprobadas para 2013 y 2014 (párrafo 23.28);
 - .9 tomar nota de que, a los efectos de la planificación presupuestaria, el número de semanas de reunión propuesto para el próximo bienio se reducirá de 25 a 21, y esto se tomará como base para las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General para el bienio 2014-2015 (párrafo 23.33); y
 - .10 tomar nota de que el Comité aprobó una duración de ocho días para el MSC 93 (mayo de 2014), cinco días para el MSC 94 (diciembre de 2014) y ocho días para el MSC 95 (mayo de 2015), y esto se tomará como base para las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General para el bienio 2014-2015 (párrafo 23.34).
- 26.3 Se invita al Comité de protección del medio marino, en su 66º periodo de sesiones, a que tenga a bien:
- .1 tomar nota de que el Comité adoptó también, mediante la resolución MSC.349(92), el Código para las organizaciones reconocidas (párrafos 3.9 a 3.15, 3.70 y anexo 1);

- .2 tomar nota de que el Comité respaldó la opinión de que el reconocimiento y la certificación de la protección contra incendios de los espacios para incineradores y los espacios para el almacenamiento de desechos deberían estar dentro del ámbito del Convenio SOLAS (párrafos 8.21 y 8.22);
- .3 tomar nota de que el Comité refrendó las decisiones adoptadas por el BLG 17 en relación con los resultados de la ESPH 18 (párrafo 10.2);
- .4 tomar nota de que el Comité aprobó también los proyectos de enmiendas al Código CIQ (párrafo 10.3 y anexo 16);
- .5 tomar nota de que el Comité aprobó también la circular MSC-MEPC.5/Circ.7: "Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por certificados revisados como resultado de la entrada en vigor de las enmiendas a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ" (párrafo 10.4);
- .6 tomar nota de que el Comité aprobó también la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, que contiene la Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques (párrafo 12.2);
- .7 tomar nota de que el Comité se mostró también de acuerdo con la decisión de que los certificados que se lleven a bordo han de ser válidos y redactarse conforme al modelo que figure en el convenio internacional correspondiente, y de que un certificado también se pueda considerar "original" o "auténtico" mientras contenga una firma o sello "autorizado" e impreso por medios electrónicos (párrafo 12.3);
- .8 tomar nota de que el Comité aprobó también el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)) (párrafo 12.5 y anexo 26);
- .9 tomar nota de que el Comité aprobó también el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)) (párrafo 12.11 y anexo 27);
- .10 tomar nota de que el Comité aprobó también la circular MSC-MEPC.3/Circ.4: "Procedimientos de notificación armonizados revisados – Informes prescritos en las reglas I/21 y XI-1/6 del Convenio SOLAS y en los artículos 8 y 12 del Convenio MARPOL" que sustituye a la circular MSC-MEPC.3/Circ.3 (párrafo 12.12);
- .11 tomar nota de que el Comité aprobó también el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la Lista no exhaustiva de 2013 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) (párrafo 12.15 y anexo 29);
- .12 tomar nota de que el Comité aprobó también la circular MSC-MEPC.5/Circ.7 que contiene una Interpretación unificada sobre la aplicación de las reglas que se rigen por la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a los efectos de lo prescrito en los Convenios SOLAS y MARPOL (párrafo 12.16);

-
- .13 tomar nota de la decisión de encargar a la Secretaria que preparara un documento para su examen en el MSC 93 en el que se expongan todas las revisiones propuestas de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2) como consecuencia de la revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.209), aprobada por el FAL 38, de manera que el Comité pudiera adoptar una decisión al respecto (párrafo 22.1);
 - .14 tomar nota de que el Comité aprobó también los nombres y mandatos de los subcomités reestructurados (párrafos 22.19 y anexo 40);
 - .15 tomar nota de que el Comité aprobó también los órdenes del día bienales para 2014-2015 y los órdenes del día provisionales de los correspondientes primeros periodos de sesiones de los subcomités reestructurados (párrafos 22.22 y anexos 41 y 42);
 - .16 tomar nota de las medidas adoptadas para modificar el procedimiento para el examen de los informes sobre siniestros por los subcomités (párrafos 22.28 y 22.29);
 - .17 tomar nota de que el Comité aprobó también la celebración de reuniones interperiodos del Grupo de trabajo ESPH y del Grupo de trabajo sobre la elaboración de un código polar (párrafo 23.28); y
 - .18 tomar nota de que, dado el escaso periodo de tiempo transcurrido entre el MEPC 65 y MSC 92 , se había encargado el examen técnico detallado de los valores umbral del asbesto al SDC 1 para su examen en el ámbito de su punto del orden del día "Otros asuntos", a fin de que asesorara al MSC 93 (párrafo 25.14).

26.4 Se invita al Comité de cooperación técnica, en su 63º periodo de sesiones, a que tenga a bien:

- .1 tomar nota de las deliberaciones sobre las novedades en relación con actividades de cooperación técnica y cursos modelo (párrafos 15.1 a 15.4); y
- .2 tomar nota de la evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas (párrafos 16.1 a 16.4).

26.5 Se invita al Comité de facilitación, en su 39º periodo de sesiones, a que tenga a bien:

- .1 tomar nota de que el Comité aprobó también la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, que contiene la Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques (párrafo 12.2);
- .2 tomar nota de que el Comité se mostró también de acuerdo con la decisión de que los certificados que se lleven a bordo han de ser válidos y redactarse conforme al modelo que figure en el convenio internacional correspondiente, y de que un certificado también se pueda considerar "original" o "auténtico" mientras contenga una firma o sello "autorizado" e impreso por medios electrónicos (párrafo 12.3);

- .3 tomar nota de la decisión de encargar al Subcomité III que examine la circular FAL.5/Circ.39 en detalle en su primer periodo de sesiones e informe al MSC 93 oportunamente (párrafo 12.4);
- .4 tomar nota de la aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea sobre Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) (párrafo 12.5 y anexo 26);
- .5 tomar nota de que se había instado a los Gobiernos Contratantes que aún no lo hubieran hecho a que cumplimentaran el cuestionario del anexo de la circular MSC-FAL.1/Circ.2 y presentaran la información a la Organización tan pronto como les sea posible (párrafo 18.16); y
- .6 tomar nota de la decisión de encargar a la Secretaria que preparara un documento para su examen en el MSC 93 en el que se expongan todas las revisiones propuestas de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2) como consecuencia de la revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.209), aprobada por el FAL 38, de manera que el Comité pudiera adoptar una decisión al respecto (párrafo 22.1).

(Los anexos se publicarán en adiciones del presente documento)
