

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
93º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

MSC 93/22
30 mayo 2014
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 93º PERIODO DE SESIONES**

ÍNDICE

Sección		Página
1	INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	5
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	6
4	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	23
5	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	24
6	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	25
7	FORMACIÓN Y GUARDIA (informe del 44º periodo de sesiones del Subcomité)	33
8	SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (informe del 59º periodo de sesiones del Subcomité)	34
9	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (informe del 18º periodo de sesiones del Subcomité)	36
10	PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE (informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	41
11	FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA (cuestiones urgentes derivadas del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	52
12	SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE (cuestiones urgentes derivadas del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	55

Sección		Página
13	ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELATIVAS A LA SEGURIDAD Y LA PROTECCIÓN MARÍTIMAS	57
14	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	57
15	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	58
16	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	62
17	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	67
18	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	74
19	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	74
20	PROGRAMA DE TRABAJO	75
21	OTROS ASUNTOS	83
22	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	89

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MSC.365(93) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.366(93) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MSC.367(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MSC.368(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)
ANEXO 5	RESOLUCIÓN MSC.369(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ)

-
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.370(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CIG)
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.371(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS, 2011 (CÓDIGO ESP 2011)
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.372(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MSC.373(93) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.374(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.375(93) – ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.376(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)
- ANEXO 13 ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA BUQUES EXISTENTES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO EGC)
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MSC.377(93) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CG)
- ANEXO 15 RESOLUCIÓN MSC.378(93) – ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70)), ENMENDADA
- ANEXO 16 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS
- ANEXO 17 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 18 RESOLUCIÓN MSC.379(93) – NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO RECEPTOR DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE BEIDOU (BDS) DE A BORDO
- ANEXO 19 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA VI/2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 20 CÓDIGO DE PRÁCTICAS OMI/OIT/CEPE-NACIONES UNIDAS SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE (CÓDIGO CTU)

ANEXO 21	PROYECTO DE ENMIENDA AL CAPÍTULO XI-1 DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 22	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO ESP 2011
ANEXO 23	PROYECTO DE NUEVO CAPÍTULO XIV DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 24	PROYECTO DE CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES
ANEXO 25	PROYECTO DE ENMIENDA A LA REGLA II-2/10 DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 26	DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES
ANEXO 27	INFORMES SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL DE LOS SUBCOMITÉS
ANEXO 28	ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
ANEXO 29	INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2014-2015
ANEXO 30	ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
ANEXO 31	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS
ANEXO 32	DECLARACIONES DE DELEGACIONES Y 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 93º periodo de sesiones del Comité de seguridad marítima (MSC) se celebró en la sede de la OMI del 14 al 23 de mayo de 2014, 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 93/INF.1.

1.3 Asistieron también al periodo de sesiones el Presidente del Consejo, Sr. J. G. Lantz (Estados Unidos), el Presidente del Comité de protección del medio marino (MEPC), Sr. A. Domínguez (Panamá) 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 93/1) y acordó guiarse por el calendario provisional (MSC 93/1/1), teniendo en cuenta que estaba sujeto a ajustes en función de los avances logrados cada jornada, y por las disposiciones relativas a los grupos de trabajo y los grupos de redacción (MSC 93/1/2). 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 93/INF.15.

Poderes

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

Manifestaciones de pésame

1.8 El Comité manifestó su pésame a las familias y amigos de quienes perdieron la vida en el accidente minero en Soma (Turquía) y en el naufragio del transbordador *Miraz-4* en el río Meghna en Bangladesh.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del TC 63, C 110, C 111, C/ES.27, A 28 y MEPC 66

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el TC 63 (MSC 93/2), el C 110, el C 111 y el C/ES.27 (MSC 93/2/1), la A 28 (MSC 93/2/2) y el MEPC 66 (MSC 93/2/3), 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 examinar y adoptar las propuestas de enmienda a:

- .1 los capítulos II-1, II-2 y III, y a un nuevo capítulo XIII del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio;
- .2 el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla II-2/3.22 del Convenio;
- .3 el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla III/3.10 del Convenio;
- .4 el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla VII/8.1 del Convenio;
- .5 el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla VII/11.1 del Convenio;
- .6 el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla XI-1/2 del Convenio; y
- .7 el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla VII/1.1 del Convenio.

3.2 Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado estuvieron presentes más de un tercio del total de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, de conformidad con los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio. De conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, 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 mediante las circulares nº 3405 y Corr.1 de 30 de septiembre de 2013 y 4 de noviembre de 2013, respectivamente, y la circular nº 3414 de 21 de octubre de 2013.

3.3 Se invitó a las Partes en el Convenio de formación 1978 a participar en el examen y la adopción de las propuestas de enmienda al capítulo I del Convenio y a una nueva sección A-I/16 de la parte A del Código de formación. Durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes en el Convenio de formación 1978, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) iv) y la regla I/1.2.3 del Convenio. De conformidad con el artículo XII 1) a) i) del Convenio, las propuestas de enmienda al Convenio de formación 1978 y la parte A del Código de formación se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a las Partes en el Convenio mediante la circular nº 3402 de 5 de septiembre de 2013.

3.4 Se invitó a las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988 a que examinasen y adoptasen las propuestas de enmienda al Protocolo. Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo. De conformidad con el artículo VI del Protocolo, las propuestas de enmienda al Protocolo de líneas de carga de 1988 se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y a las Partes en el Protocolo mediante la circular nº 3392 de 15 de agosto de 2013.

3.5 También se invitó al Comité a considerar y:

- .1 adoptar un proyecto de resolución MSC sobre las enmiendas al "Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ)";
- .2 adoptar un proyecto de resolución MSC sobre las enmiendas al "Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel (Código EGC)";
- .3 adoptar un proyecto de resolución MSC sobre las enmiendas al "Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CG)";
- .4 adoptar un proyecto de resolución MSC sobre las enmiendas a la "Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento" (resolución MSC.81(70));
- .5 adoptar un 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";
- .6 aprobar un proyecto de circular MSC sobre las "Directrices para la validación de la construcción íntegra del dispositivo de prueba de referencia (DPR) para adultos";
- .7 aprobar un proyecto de circular MSC relativo a las "Directrices sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas";
- .8 aprobar un proyecto de circular MSC relativo a la "Recomendación sobre las medidas de seguridad aplicables a los buques existentes para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga";

- .9 aprobar un proyecto de circular MSC sobre las "Directrices para el proyecto, funcionamiento, prueba y aprobación de cañones de agua portátiles utilizados para la protección de las 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"; y
- .10 aprobar un proyecto de circular MSC-MEPC sobre productos que exijan inhibidores que requieran oxígeno.

PROPUESTA DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

Propuesta de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS

Regla 29 – Aparato de gobierno

3.6 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas a la regla II-1/29 del Convenio SOLAS fue elaborada por el DE 57 y aprobada por el MSC 92, y tomó nota de que no se habían formulado observaciones sobre el proyecto de enmiendas.

3.7 Teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el punto 1 del anexo del documento MSC 93/17/5 (Reino Unido), el Comité examinó las prescripciones sobre el ámbito de aplicación de la propuesta de enmiendas a la regla II-1/29 del Convenio SOLAS y acordó que las nuevas prescripciones deberían aplicarse a buques nuevos y existentes.

3.8 Posteriormente, el Comité confirmó el contenido de la propuesta de enmiendas a la regla II-1/29 del Convenio SOLAS, a reserva de modificaciones adicionales para aclarar las prescripciones relativas al ámbito de aplicación y las mejoras de redacción, de haberlas.

Propuesta de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS

Regla 1 – Ámbito de aplicación

Regla 3 – Definiciones

Regla 4 – Probabilidad de ignición

Regla 9 – Contención del incendio

Regla 10 – Lucha contra incendios

Regla 13 – Medios de evacuación

Regla 16 – Operaciones

Regla 18 – Instalaciones para helicópteros

Nueva regla 20-1 – Prescripciones aplicables a los buques para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga

3.9 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas a las reglas II-2/1, 3, 4, 9, 10, 13, 16 y 18 del Convenio SOLAS y la nueva regla II-2/20-1 del Convenio SOLAS fueron elaboradas por el FP 56 y aprobadas por el MSC 92.

Regla 18

3.10 El Comité examinó el documento MSC 93/3/9 (Japón), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS en relación con lo dispuesto en la resolución A.911(22): "Armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI", y se propone:

- .1 adoptar una resolución MSC sobre "Normas de funcionamiento de los dispositivos de lucha contra incendios a base de espuma de las instalaciones para helicópteros" que contenga prescripciones equivalentes a las que figuran en la circular MSC.1/Circ.1431: "Directrices para la aprobación de los dispositivos de lucha contra incendios a base de espuma de las instalaciones para helicópteros", a las que se hace referencia en una nota a pie de página del proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS; y
- .2 modificar el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS a fin de hacer referencia a la resolución MSC mencionada en vez de a la circular MSC.1/Circ.1431, de forma que se confiera carácter obligatorio a las disposiciones de dicha resolución en el marco del Convenio.

3.11 Al examinar el documento anterior, diversas delegaciones apoyaron la propuesta, mientras que, en opinión de otras, las nuevas normas de funcionamiento introducirían prescripciones obligatorias imprevistas que podrían afectar a un gran número de buques que operan ocasionalmente con helicópteros. Además, se observó que, si el Comité adoptara las enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS que figuran en el documento MSC 93/3, el resultado sería la eliminación de prescripciones existentes obligatorias relativas a la seguridad.

3.12 Tras un prolongado debate, el Comité decidió remitir el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS y el documento MSC 93/3/9 al SSE 2 para que los examinara en relación con el punto "Otros asuntos", asignándole un periodo de sesiones para ultimar el proyecto de enmiendas.

3.13 A este respecto, el Comité, tras haber examinado el documento MSC 93/3/11 (IACS), convino en que las nuevas prescripciones relativas a las instalaciones para helicópteros deberían aplicarse solamente a buques nuevos y encargó al SSE 2 que reflejara claramente las prescripciones sobre el ámbito de aplicación en el proyecto de enmiendas.

Regla 13

3.14 El Comité examinó el documento MSC 93/3/12 (Japón), en el que se formulan observaciones con respecto al proyecto de enmiendas a la regla II-2/13.4 del Convenio SOLAS y se proponen enmiendas adicionales al párrafo 4.2.2 existente (que pasará a ser el 4.2.4) a fin de incluir una dispensa de uno de los dos medios de evacuación, como se indica en los proyectos de párrafos 4.2.2 y 4.2.3 (es decir, la evacuación desde las cámaras de control de máquinas situadas en espacios de máquinas de categoría A y la evacuación desde los talleres principales situados en espacios de máquinas de categoría A), y no estuvo de acuerdo con las propuestas de enmiendas adicionales. El Comité también examinó el documento MSC 93/3/13 (IACS), en el cual se formulan observaciones sobre la aplicación de la regla II-2/13.4 del Convenio SOLAS, y acordó que las prescripciones anteriormente mencionadas solamente deberían aplicarse a los buques nuevos.

3.15 Tras examinar los documentos MSC 93/3/12 y MSC 93/3/13, el Comité acordó remitir el proyecto de regla II-2/13.4 del Convenio SOLAS para su ultimación. Teniendo presente esta decisión, la delegación de Suecia realizó una declaración acerca de los talleres, cuyo texto íntegro figura en el anexo 32.

Reglas 4 y 16

3.16 El Comité examinó el documento MSC 93/3/15 (IACS), en el que se proponen modificaciones del proyecto de enmiendas a las reglas II-2/4.5.5 y 16.3.3 del Convenio SOLAS y al Código CIQ (véase el párrafo 3.40), incluidas las nuevas enmiendas conexas a la regla II-2/1 del Convenio SOLAS, con miras a aclarar las prescripciones relativas al ámbito de aplicación en relación con los buques nuevos y existentes y las disposiciones o medios de protección equivalentes en lugar de instalaciones fijas.

3.17 Al presentar la propuesta, el observador de la IACS señaló que las cuestiones indicadas en los párrafos 9.3 y 10 del documento MSC 93/3/15 habían quedado obsoletas como resultado de las decisiones adoptadas en el MEPC 66 (véase el párrafo 3.41) y, por consiguiente, decidió retirar dichas propuestas. Además, la referencia al párrafo "16.3.3", que figura en el párrafo 9.1 del documento MSC 93/3/15, debería cambiarse por "16.3.3.3".

3.18 Tras deliberar brevemente al respecto, el Comité aceptó las propuestas que figuran en el documento MSC 93/3/15, incluidas las modificaciones mencionadas en el párrafo 3.17.

Reglas 1, 3, 4, 9, 13, 16 y 20-1

3.19 Tras examinar el documento MSC 93/3/16 (Finlandia) en el que se propone corregir la nota a pie de página a la que se hace referencia en el proyecto de enmienda de la regla II-2/9.7.5.1.1.3 del Convenio SOLAS (seguridad contra incendios de los fogones de las cocinas), basándose en las disposiciones de la resolución A.911(22) relativas a las normas del sector a las que se hace referencia en los convenios de la OMI y otros instrumentos obligatorios, el Comité no aceptó las modificaciones propuestas.

3.20 El Comité también examinó las observaciones formuladas en los puntos 2, 3, 4 y 7 del anexo del documento MSC 93/17/5 (Reino Unido) y:

- .1 acordó que el proyecto de enmiendas a las reglas II-2/4.5.5.1.1 y 4.5.5.1.3 del Convenio SOLAS y la nueva regla II-2/20-1 del Convenio SOLAS deberían aplicarse a buques construidos antes de la fecha de aplicación del capítulo (es decir, 1 de julio de 2012), y que deberían seguir examinándose las prescripciones relativas al ámbito de aplicación para buques construidos antes del 1 de julio de 2002; y
- .2 tomó nota de la información relativa al proyecto de enmiendas a las reglas II-2/3 y II-2/9.7 del Convenio SOLAS y de que las cuestiones relativas al proyecto de enmiendas a las reglas II-2/13 y 16 del Convenio SOLAS se habían abordado al examinar los documentos MSC 93/3/13 y MSC 93/3/15 (véanse los párrafos 3.15 a 3.18).

3.21 El Comité examinó, además, cuestiones urgentes derivadas del SSE 1 y se mostró de acuerdo con las modificaciones adicionales a la propuesta de enmiendas a la regla II-2/9.7.1.1 del Convenio SOLAS que figuran en los párrafos 2.5 y 2.7 del documento MSC 93/12.

3.22 El Comité también examinó la propuesta de enmiendas a la regla II-2/4.5.5.3.2 del Convenio SOLAS y acordó suprimir los corchetes junto con el texto.

Regla 10

3.23 El Comité tomó nota de la inquietud manifestada por la delegación de las Bahamas, y secundada por la ITF, en relación con las prescripciones para el transporte de una lanza de agua nebulizada que podría exponer a los marinos a un peligro considerable, inquietud que dicha delegación ya había manifestado cuando el MSC 92 aprobó el proyecto de enmiendas (MSC 92/26, párrafo 8.11).

3.24 Tras examinar las cuestiones antedichas, el Comité confirmó el contenido de la propuesta de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, incluidas las modificaciones indicadas, a reserva de mejoras en la redacción, de haberlas.

Propuesta de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS**Regla 3 – Definiciones****Regla 20 – Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección**

3.25 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas a las reglas III/3 y 20 del Convenio SOLAS fueron elaboradas por el DE 57 y aprobadas por el MSC 92, y señaló que no se habían recibido observaciones sobre dicho proyecto de enmiendas.

3.26 Durante el examen del anterior proyecto de enmiendas, se manifestaron diversas inquietudes con respecto a una serie de prescripciones incompatibles sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta que figuran en el proyecto de enmiendas (MSC 93/3, anexo 2) y en el proyecto de resolución MSC conexas relativas a las "Prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta" (MSC 93/3/4, anexo 1).

3.27 En este contexto, se manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 no quedaba claro si el examen y la prueba operacional a los que se hace referencia en los párrafos 11.2.2 y 11.4.2 del proyecto de enmiendas a la regla III/20 del Convenio SOLAS deberían llevarlos a cabo "personal debidamente capacitado y familiarizado con el sistema" y "personal debidamente capacitado y familiarizado con el dispositivo", respectivamente, o "proveedores de servicios" autorizados por la Administración, o "personal con la debida formación y certificación para las tareas que se vayan a realizar", de conformidad con los párrafos 3.1 y 3.2 y 4.1 a 4.3 del proyecto de resolución;
- .2 los términos antedichos deberían aclararse con miras a lograr una comprensión unánime;
- .3 a fin de resolver estas cuestiones, podrían definirse las siguientes tres actividades pertinentes:
 - .1 mantenimiento: que podría llevar a cabo la tripulación del buque;
 - .2 examen minucioso anual y prueba operacional: que podrían llevar a cabo el personal debidamente capacitado y familiarizado con este sistema/dispositivo, tal como una persona de a bordo o un proveedor de servicios autorizado; y

- .3 reparación y revisión del equipo: que debería llevar a cabo el fabricante o proveedor de servicios autorizado;
- .4 los términos "servicio periódico" y "servicio anual" indicados en el párrafo 11.5 del proyecto de enmiendas a la regla III/20 y en el párrafo 5.3 del anexo del proyecto de resolución, respectivamente, no se habían definido y, por consiguiente, deberían reemplazarse por la expresión "mantenimiento, examen minucioso anual y reparación y revisión";
- .5 la utilización de la expresión "servicio periódico" no planteaba problemas, pero el "mantenimiento" no debería incluirse como parte de "servicio periódico";
- .6 una posible solución para abordar esta cuestión sería suprimir las expresiones "familiarizado con el sistema" y "familiarizado con el dispositivo" de los párrafos 11.2.2 y 11.4.2, respectivamente, e incluir una referencia al "personal debidamente capacitado de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 8 de 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";
- .7 existía una incoherencia entre el párrafo 11.5 del proyecto de enmiendas a la regla III/20, en el que se excluyen las inspecciones semanales y mensuales, y el párrafo 4.1 del anexo del proyecto de resolución, en el que se prescriben dichas inspecciones;
- .8 debería considerarse la posibilidad de incluir prescripciones relativas al personal debidamente capacitado y familiarizado con el sistema en la regla III/20.11.1.2 existente del Convenio SOLAS;
- .9 la prescripción que figura en el párrafo 4.1 del anexo del proyecto de resolución impondría una carga innecesaria al oficial superior del buque, por ejemplo, en el caso de tareas que impliquen la comprobación del nivel de aceite, y podría sustituirse por una prescripción de que dichas tareas se llevarasen a cabo "bajo la dirección" del oficial superior del buque; y
- .10 el examen de todas las incongruencias antedichas debería ir más allá del ejercicio de redacción, y, por tanto, el proyecto de enmiendas debería devolverse al subcomité correspondiente.

3.28 Tras el pertinente examen, el Comité tomó nota del número de incongruencias entre las prescripciones del proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y 20 del Convenio SOLAS y el proyecto de resolución MSC relativa a las Prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta, acordó que las opiniones recogidas en el párrafo 3.27.3 *supra* podrían constituir la base para resolver estas cuestiones y decidió remitir el proyecto de enmiendas anteriormente mencionado, incluido el documento MSC 93/3/4, al SSE 2 para que siga examinando las cuestiones planteadas en el párrafo 3.27 en relación con el punto "Otros asuntos", asignándole un periodo de sesiones para ultimar el proyecto de enmiendas.

Propuesta de nuevo capítulo XIII del Convenio SOLAS – Verificación del cumplimiento de las disposiciones del Convenio

Regla 1 – Definiciones

Regla 2 – Ámbito de aplicación

Regla 3 – Verificación del cumplimiento

3.29 El Comité recordó que la propuesta de nuevo capítulo XIII del Convenio SOLAS fue elaborada por el FSI 20 y aprobada por el MSC 91 con el fin de conferir obligatoriedad a la utilización del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III).

3.30 Como se informa en el documento MSC 93/3/6, el Comité tomó nota de que la A 28, tras haber examinado las recomendaciones formuladas por el MSC y el MEPC, había adoptado las resoluciones A.1070(28): "Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)"; A.1067(28): "Marco y procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI"; A.1068(28): "Transición del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI al Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI"; A.1083(28): "Enmiendas al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966"; A.1084(28): "Enmiendas al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969"; y A.1085(28): "Enmiendas al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972".

3.31 En este contexto, el Comité también tomó nota de que la Asamblea, al adoptar las resoluciones A.1083(28), A.1084(28) y A.1085(28), había aceptado una serie de modificaciones que figuran en los párrafos 40, 44 y 49 del documento A 28/6(b)/2 y había invitado al MSC y al MEPC a tenerlas en cuenta cuando examinasen las correspondientes enmiendas a los Convenios SOLAS, MARPOL y de formación y al Protocolo de líneas de carga de 1988 a fin de conferir obligatoriedad a la utilización del Código III, con miras a armonizarlas con las adoptadas por la Asamblea.

3.32 El Comité también tomó nota de que el MEPC 66 había adoptado, de conformidad con el texto de las enmiendas adoptadas por la A 28, las resoluciones MEPC.246(66): "Enmiendas a los Anexos I, II, III IV y V del Convenio MARPOL" y MEPC.247(66): "Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL" a fin de conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III.

3.33 Tras examinar el proyecto de nuevo capítulo XIII del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de futuras modificaciones pertinentes para armonizar el texto del capítulo nuevo con el de las resoluciones adoptadas por la Asamblea, incluidas las mejoras de redacción, de haberlas.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.34 El Comité acordó que las enmiendas a los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS y el nuevo capítulo XIII del Convenio SOLAS, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016.

3.35 El Comité también acordó que, a fin de reflejar claramente las decisiones de la A 28, las enmiendas al capítulo XIII del Convenio SOLAS deberían adoptarse mediante una resolución MSC aparte (es decir, una correspondiente a las enmiendas a los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS y otra para el nuevo capítulo XIII del Convenio SOLAS).

PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS OBLIGATORIOS**Propuesta de enmiendas al Código SSCI**

3.36 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas al Código SSCI fue elaborada por el FP 56 y aprobada por el MSC 92, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

3.37 El Comité acordó que las enmiendas antedichas al Código SSCI, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016.

Propuesta de enmiendas al Código IDS

3.38 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas al Código IDS fue elaborada por el DE 57 y aprobada por el MSC 92, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

3.39 El Comité acordó que las enmiendas antedichas al Código IDS, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016.

Propuesta de enmiendas al Código CIQ

3.40 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas al Código CIQ fue elaborada por el BLG 17 y el SLF 55 y posteriormente aprobada por el MEPC 65 y el MSC 92.

3.41 El Comité tomó nota de que el PPR 1 había solicitado al MEPC 66 y al MSC 93 que aceptaran la eliminación del asterisco al final del párrafo 15.13.5.1 del proyecto de enmiendas al Código CIQ (MSC 93/20/6, párrafo 2.1).

3.42 En este contexto, el Comité también tomó nota de que el MEPC 66 había acordado no eliminar el asterisco y, en su lugar, añadió una nota a pie de página relativa a los subpárrafos 15.13.5.1 y 15.13.5.2 que remite a la circular MSC-MEPC sobre los "Productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno", aprobada por el MEPC 66, a reserva de que el MSC 93 adopte una decisión en el mismo sentido, y adoptó la resolución MEPC.250(66): "Enmiendas al Código CIQ", la cual incluye enmiendas adicionales a los párrafos 15.13.5.1 y 15.13.5.2, que hacen referencia a la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS, enmendado, a fin de incluir los buques nuevos y existentes, respectivamente. El MEPC 66 también pidió al MSC 93 que examinara la nota a pie de página mencionada anteriormente y que, al adoptar las correspondientes enmiendas al Código, adoptara una decisión respecto del texto definitivo (MEPC 66/21, párrafos 6.16, 6.17, 6.61, 6.62 y 21.2.2).

3.43 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el MEPC 66 y confirmó el contenido del proyecto de enmiendas al Código CIQ que adoptó el MEPC 66, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

3.44 El Comité acordó que las enmiendas antedichas al Código CIQ, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016, de conformidad con las enmiendas adoptadas por el MEPC 66.

Propuesta de enmiendas al Código CIG

3.45 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas al Código CIG, que contenía el Código CIG revisado, fue elaborada por el BLG 17 y el SLF 55 y posteriormente aprobada por el MSC 92.

3.46 El Comité examinó los documentos MSC 93/3/7 y MSC 93/3/8 (Estados Unidos, Japón y SIGTTO), y aceptó las modificaciones propuestas del proyecto de Código CIG revisado a fin de aclarar las expresiones "productos tóxicos", "aspersión de agua", "aplicación de agua" y expresiones similares a fin de armonizarlas con otras modificaciones de redacción.

3.47 El Comité también examinó el documento MSC 93/3/14 (República de Corea), en el que se propone que la fecha de aplicación del proyecto de Código CIG revisado se determine a partir de las "tres fechas", en lugar de la "fecha de colocación de la quilla" solamente, para evitar cambios importantes del proyecto de los buques pendientes de construcción en virtud de contratos existentes.

3.48 El Comité examinó la propuesta anterior y tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas durante el debate:

- .1 podría utilizarse la fecha de aplicación basada en las "tres fechas", pero con distintas opciones para la fecha de entrega (por ejemplo, 2, 3 o 4 años, véanse también los apartados .2 y .3 *infra*);
- .2 debería utilizarse la fecha de aplicación basada en las "tres fechas" con una fecha de entrega de dos años a fin de evitar demoras en la implantación;
- .3 los gaseros son buques muy complejos que requieren como mínimo cuatro años para su entrega;
- .4 la definición actual de la aplicación del proyecto de Código CIG revisado coincide con la del Código CIG 1993 y la de la regla VII/11 del Convenio SOLAS, que implanta el Código CIG y depende únicamente de una sola fecha, la "fecha de colocación de la quilla";
- .5 el número de gaseros cuya construcción ya se ha contratado es considerable, y el proyecto de dichos gaseros tendría que modificarse a fin de cumplir lo dispuesto en el Código CIG revisado, en su versión actual, y, para resolver esto, un modo de avanzar podría ser aplazar seis meses la fecha de entrada en vigor o la implantación del Código CIG revisado (es decir, al 1 de julio de 2016); y
- .6 si se aceptara la propuesta de las "tres fechas", sería necesario realizar una cantidad considerable de modificaciones en el proyecto de texto del Código CIG revisado, incluidas posibles enmiendas al Convenio SOLAS.

3.49 Teniendo en cuenta las antedichas opiniones, el Comité, si bien en un principio tomó nota de que la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra habían apoyado la opción de las "tres fechas", reconoció las dificultades que presenta esta opción (véase el párrafo 3.48.6) y aceptó, como solución de avenencia, teniendo presente la importancia de adoptar las enmiendas al Código CIG durante el presente periodo de sesiones, utilizar una única "fecha de colocación de la quilla" con una entrada en vigor o fecha de implantación retrasada en seis meses (es decir, al 1 de julio de 2016).

Propuesta de enmiendas al Código ESP

3.50 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas Código ESP fue elaborada por el DE 57 y aprobada por el MSC 92, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

3.51 El Comité acordó que las enmiendas antedichas al Código ESP, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016.

Propuesta de enmiendas al Código IMDG

3.52 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Código IMDG habían sido acordadas por el DSC 18, ultimadas por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción en su 20ª reunión (E&T 20), y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS 1974 y el procedimiento de enmienda para el Código IMDG acordado por el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36.3).

3.53 Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, el Comité confirmó su contenido, incluidas las modificaciones adicionales del Código IMDG resultantes de la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio CSC 1972 el 1 de julio de 2014 (MSC 93/3/Add.2), a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

3.54 El Comité acordó que las enmiendas antedichas al Código IMDG, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016, y que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrán aplicar las enmiendas en su totalidad o parcialmente, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2015.

PROPUESTA DE ENMIENDAS AL CONVENIO DE FORMACIÓN 1978, ENMENDADO, Y AL CÓDIGO DE FORMACIÓN

Propuesta de enmiendas al capítulo I – Disposiciones generales

3.55 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Convenio y al Código de formación fueron elaboradas por el STW 44 y aprobadas por el MSC 92, y tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre las enmiendas propuestas.

3.56 El Comité tomó nota de que las enmiendas propuestas al Convenio y al Código de formación estaban relacionadas con el Código III y de que la propuesta de enmiendas al Código de formación también contenía un proyecto de enmiendas relativo a las "Normas mínimas de visión en servicio para la gente de mar".

3.57 El Comité, tras recordar las decisiones conexas de la A 28 (véanse los párrafos 3.30 y 3.31), confirmó el proyecto de enmiendas al capítulo I del Convenio y el Código de formación, a reserva de nuevas modificaciones pertinentes a fin de armonizar el texto del proyecto de enmiendas con el texto de las resoluciones adoptadas por la Asamblea, incluidas mejoras de redacción, de haberlas.

3.58 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio y al Código de formación, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016, de conformidad con la fecha de entrada en vigor de otras enmiendas conexas a fin de conferir carácter obligatorio al Código III.

PROPUESTA DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

Propuesta de enmiendas al anexo I – Reglas para determinar las líneas de carga, y nuevo anexo IV – Verificación del cumplimiento de las disposiciones del Protocolo

3.59 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Protocolo de líneas de carga de 1988 fueron elaboradas por el FSI 20 y aprobadas por el MSC 91, y tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre las enmiendas propuestas.

3.60 El Comité recordó decisiones previas relacionadas con los resultados de la A 28 (véanse los párrafos 3.30 y 3.31) y confirmó el proyecto de enmiendas al anexo I y el nuevo anexo IV del Protocolo de líneas de carga de 1988, a reserva de nuevas modificaciones pertinentes a fin de armonizar el texto del proyecto de enmiendas con el texto de las resoluciones adoptadas por la Asamblea, incluidas mejoras de redacción, de haberlas.

3.61 El Comité acordó que las enmiendas antedichas al Protocolo de líneas de carga de 1988, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016, de conformidad con la fecha de entrada en vigor de otras enmiendas conexas a fin de conferir carácter obligatorio al Código III.

INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS

Propuesta de enmiendas que procede introducir en los Códigos CGrQ, EGC y CG

3.62 El Comité recordó que la propuesta de enmiendas a los Códigos CGrQ, EGC y CG fue elaborada por el SLF 55 a fin de que se adoptara conjuntamente con las prescripciones conexas de los Códigos CIQ y CIG relativas a la obligación de llevar a bordo de los buques tanque instrumentos de estabilidad.

3.63 El Comité tomó nota de que el proyecto de enmiendas al Código CGrQ ya había sido adoptado por el MEPC 66, con enmiendas menores, mediante la resolución MEPC.249(66).

3.64 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre la propuesta de enmiendas y confirmó su contenido, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

3.65 El Comité acordó que las enmiendas antedichas a los Códigos CGrQ, EGC y CG, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 y entrar en vigor el 1 de enero de 2016, a reserva de que se decida la fecha definitiva de entrada en vigor del Código CIG (véase el párrafo 3.49).

PROYECTOS DE RESOLUCIONES Y CIRCULARES MSC CONEXAS

Proyecto de resolución MSC – Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), y proyecto de circular MSC – Directrices para la validación de la construcción íntegra de los dispositivos de prueba de referencia (DPR) para adultos

3.66 El Comité recordó que el MSC 92 había aprobado el proyecto de resolución MSC titulada "Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento" (resolución MSC.81(70)) y, en principio, el proyecto de circular MSC titulada "Directrices para la validación de la construcción íntegra de los dispositivos de prueba de referencia (DPR) para adultos" (MSC 93/3/3, anexos 1 y 2, respectivamente) a fin de que se adoptaran en el presente periodo de sesiones conjuntamente con el proyecto de enmiendas conexas al Código IDS (véase el párrafo 3.39).

3.67 El Comité tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre los proyectos de resolución y circular MSC, y confirmó su contenido, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

Proyecto de resolución MSC – 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, y proyecto de circular MSC – Directrices sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas

3.68 El Comité recordó que el MSC 92 había aprobado el proyecto de resolución MSC titulada "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" y, en principio, el proyecto de circular MSC titulada "Directrices sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas" (MSC 93/3/4, anexos 1 y 2, respectivamente), a fin de que se adoptaran conjuntamente con el proyecto de enmiendas conexas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS.

3.69 El Comité recordó su decisión previa relacionada con el proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS y los proyectos de resolución y circular MSC conexas (véase el párrafo 3.28), y, tras haber examinado la propuesta que figura en el documento MSC 93/3/10 (Dominica), acordó no remitir la propuesta anterior al SSE 2.

Proyecto de circular MSC – Recomendación sobre las medidas de seguridad aplicables a los buques existentes para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga

3.70 El Comité recordó que el SSE 1 elaboró el proyecto de circular MSC titulado "Recomendación sobre las medidas de seguridad aplicables a los buques existentes para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga" (SSE 1/21, anexo 1) a fin de que se aprobara cuando se adoptase el proyecto de nueva regla II-2/20-1 del Convenio SOLAS.

3.71 El Comité tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre el proyecto de circular MSC propuesta y confirmó su contenido, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

Proyecto de circular MSC – Directrices para el proyecto, funcionamiento, prueba y aprobación de cañones de agua portátiles utilizados para la protección de las 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

3.72 El Comité recordó que el MSC 92 había aprobado, en principio, el proyecto de circular MSC titulada "Directrices para el proyecto, funcionamiento, prueba y aprobación de cañones de agua portátiles utilizados para la protección de las 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" (FP 56/23, anexo 5), a fin de que se aprobara cuando se adoptasen las enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS.

3.73 El Comité tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre el proyecto de circular MSC propuesta y confirmó su contenido, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

Proyecto de circular MSC-MEPC – Productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno

3.74 El Comité recordó que el MEPC 66 había aprobado el proyecto de circular MSC-MEPC titulada "Productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno" (PPR 1/16, anexo 5), que estaba relacionada con el proyecto de enmiendas al Código CIQ (véase el párrafo 3.42), a reserva de que el MSC 93 también la aprobase, y, tras señalar que no se habían recibido observaciones sobre el proyecto de circular MSC-MEPC, confirmó su contenido, a reserva de mejoras de redacción, de haberlas.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.75 Tras el pertinente debate, el Comité constituyó un grupo de redacción especial y le dio instrucciones de que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno, elabore, para que lo examine el Comité con miras a adoptarlo o a aprobarlo, según proceda:

- .1 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, incluidos los Códigos SSCI, CIQ, CIG, IMDG, IDS y ESP, junto con los correspondientes proyectos de resoluciones MSC;
- .2 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio de formación 1978 y al Código de formación, y los correspondientes proyectos de resoluciones MSC;
- .3 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988, enmendado, y el correspondiente proyecto de resolución MSC;
- .4 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a los Códigos CGrQ, EGC y CG, y los correspondientes proyectos de resoluciones MSC, según proceda;
- .5 el texto definitivo del proyecto de resolución MSC titulada "Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento" (resolución MSC.81(70));
- .6 el texto definitivo del proyecto de circular MSC titulada "Directrices para la validación de la construcción íntegra de los dispositivos de prueba de referencia (DPR) para adultos";
- .7 el texto definitivo del proyecto de circular MSC titulada "Recomendación sobre las medidas de seguridad aplicables a los buques existentes para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga";
- .8 el texto definitivo del proyecto de circular MSC titulada "Directrices para el proyecto, funcionamiento, prueba y aprobación de cañones de agua portátiles utilizados para la protección de las 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"; y
- .9 el texto definitivo del proyecto de circular MSC-MEPC titulada "Productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno".

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.76 El Comité examinó el informe del Grupo de redacción (MSC 93/WP.5), lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS

3.77 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 102 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio, elaborado por el Grupo de redacción (MSC 93/WP.5, anexos 1 y 2), incluida una corrección de redacción de la propuesta de enmiendas a la regla II-1/29.4.2 del Convenio SOLAS a fin de incluir la expresión ", incluidos los buques construidos antes del 1 de enero de 2009," a continuación de "independientemente de su fecha de construcción", y adoptó las enmiendas por unanimidad mediante las resoluciones MSC.365(93) y MSC.366(93), las cuales figuran en los anexos 1 y 2.

3.78 El Comité adoptó las resoluciones antedichas y confirmó que las prescripciones relativas al ámbito de aplicación de las reglas II-2/4.5.5.1.1 y 4.5.5.1.3 del Convenio SOLAS deberían aplicarse a los buques construidos el 1 de julio de 2002 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2016, y que la prescripción retroactiva de la nueva regla II-2/20-1.2.2 del Convenio SOLAS debería aplicarse a todos los buques existentes, independientemente de su fecha de construcción.

3.79 El Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Convenio deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2016, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del Convenio.

3.80 En el contexto de la decisión anterior, la delegación de la República de Corea, con el apoyo de Alemania y el Japón, recomendó que se publicara una circular MSC sobre la implantación temprana de las disposiciones enmendadas de la regla II-1/29 del Convenio SOLAS a fin de facilitar el cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 3.2 y 4.2 de la regla antedicha, siguiendo uno de los métodos que figuran en las reglas enmendadas antes de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas conexas.

3.81 Por consiguiente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1482: "Implantación temprana de las enmiendas a la regla II-1/29 del Convenio SOLAS" y, a este respecto, dio instrucciones a la Secretaría para que elaborase y distribuyera la circular lo antes posible.

Adopción de enmiendas a los Códigos SSCI, IDS, CIQ, CIG, ESP e IMDG

3.82 El Comité ampliado examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas a los Códigos SSCI, IDS, CIQ, CIG, ESP e IMDG, elaborado por el Grupo de redacción (MSC 93/WP.5, anexos 3 a 8), y, tras tomar nota de las modificaciones de redacción del proyecto de enmiendas al Código CIG, en particular las relacionadas con la fecha de implantación/aplicación del Código, que se había acordado que fuera el "1 de julio de 2016" (es decir, seis meses después de la fecha de entrada en vigor), adoptó las enmiendas por unanimidad mediante las resoluciones MSC.367(93), MSC.368(93), MSC.369(93), MSC.370(93), MSC.371(93) y MSC.372(93), las cuales figuran en los anexos 3 a 8, respectivamente, con las siguientes modificaciones:

- .1 en la nota a pie de página que se añadió al proyecto de enmiendas a los párrafos 15.13.5.1 y 15.13.5.2 del capítulo 15 del Código CIQ, se sustituyó la referencia a "MSC/Circ.879-MEPC/Circ.348 y Corr.1: 'Medios equivalentes para el transporte de estireno monómero'" por "MSC-MEPC.2/Circ.14: 'Productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno"; y
- .2 en el párrafo 6.2 del proyecto de enmiendas al Certificado de aptitud del Código CIQ y del proyecto de enmiendas al Modelo de formulario del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel que figura en el apéndice 2 del Código CIG, se añadió la expresión "uno o más de" a continuación de "la carga se realizará de conformidad con".

3.83 El Comité adoptó las antedichas resoluciones y:

- .1 tomó nota de las modificaciones de redacción adicionales del texto del proyecto de enmiendas al Código CIQ, adoptadas mediante la resolución MEPC.250(66), y dio instrucciones a la Secretaría para que armonizara el texto de las enmiendas adoptadas por el MEPC 66; y
- .2 acordó que la disposición revisada del subpárrafo 11.1.1.1 del capítulo 11 del Código CIQ, adoptado mediante la resolución MEPC.250(66), se aplica a los quimiqueros construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente.

3.84 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 SSCI, IDS, CIQ, CIG, ESP e IMDG deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2016, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Convenio de formación 1978, enmendado, y al Código de formación

3.85 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 102 Partes en el Convenio de formación 1978, examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio de formación 1978, enmendado, y al Código de formación, elaborado por el Grupo de redacción (MSC 93/WP.5, anexos 9 y 10), y adoptó las enmiendas por unanimidad mediante las resoluciones MSC.373(93) y MSC.374(93), las cuales figuran en los anexos 9 y 10, respectivamente.

3.86 El Comité ampliado adoptó las resoluciones antedichas y determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio de formación 1978, que las enmiendas adoptadas al Convenio y Código deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo estipulado en el artículo XII 1) a) vii) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2016, de conformidad con las disposiciones del artículo XII del Convenio de formación 1978.

Adopción de enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988

3.87 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 72 Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988, examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Protocolo, elaborado por el Grupo de redacción (MSC 93/WP.5, anexo 11), y adoptó las enmiendas por unanimidad mediante la resolución MSC.375(93), la cual figura en el anexo 11.

3.88 El Comité ampliado adoptó la resolución antedicha y determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, que las enmiendas adoptadas al Protocolo deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2015 (a menos que antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo estipulado en el artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2016, de conformidad con las disposiciones del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988.

Instrumentos no obligatorios

3.89 El Comité examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas a los instrumentos no obligatorios elaborado por el Grupo de redacción, incluidos los proyectos de resoluciones y circulares MSC conexas (MSC 93/WP.5, anexos 12 a 19).

3.90 Tras el pertinente debate, el Comité acordó incluir la expresión "uno o más de" a continuación de "la carga se realizará de conformidad con" en el párrafo 6.2 del proyecto de enmiendas al Certificado de aptitud de los Códigos CGrQ, EGC y CG, y adoptó enmiendas a:

- .1 el Código CGrQ, mediante la resolución MSC.376(93), la cual figura en el anexo 12;
- .2 el Código EGC, cuyo texto figura en el anexo 13; y
- .3 el Código CG, mediante la resolución MSC.377(93), la cual figura en el anexo 14.

3.91 El Comité adoptó las resoluciones antedichas y tomó nota de las modificaciones de redacción adicionales del texto del proyecto de enmiendas al Código CGrQ, adoptadas mediante la resolución MEPC.249(66), y dio instrucciones a la Secretaría para que armonizara el texto de las enmiendas con el de las adoptadas por el MEPC 66.

3.92 El Comité también adoptó la resolución MSC.378(93) titulada "Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento" (resolución MSC.81(70), enmendada), la cual figura en el anexo 15, y aprobó las siguientes circulares:

- .1 MSC.1/Circ.1470: "Directrices para la validación de la construcción íntegra de los dispositivos de prueba de referencia (DPR) para adultos";
- .2 MSC.1/Circ.1471: "Recomendación sobre las medidas de seguridad aplicables a los buques existentes para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga";
- .3 MSC.1/Circ.1472: "Directrices para el proyecto, funcionamiento, prueba y aprobación de cañones de agua portátiles utilizados para la protección de las 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"; y

- .4 MSC-MEPC.2/Circ.14: "Productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno".

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.93 El Comité autorizó a la Secretaría a que, al elaborar los textos auténticos de las enmiendas adoptadas en el presente periodo de sesiones, hiciera las correcciones de redacción que pudiesen ser necesarias, incluida la actualización de las referencias a los párrafos con nueva numeración, y señalara a la atención del Comité cualquier error u omisión que requiriese la adopción de medidas por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 o las Partes en el Convenio de formación 1978 o el Protocolo de líneas de carga de 1988.

DECLARACIONES

3.94 La delegación de Grecia formuló una declaración sobre la adopción de las enmiendas relacionadas con el Código III, cuyo texto figura en el anexo 32. Las delegaciones de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia suscribieron la declaración formulada por la delegación de Grecia.

3.95 En respuesta a la declaración anterior, la delegación del Japón formuló una declaración cuyo texto figura en el anexo 32. Las delegaciones de Australia, Bahamas, Canadá, China, Estados Unidos, Federación de Rusia, Filipinas, Islas Cook, Islas Marshall, Liberia, Nueva Zelandia, Panamá, República de Corea, Singapur, Tuvalu y Vanuatu suscribieron la declaración formulada por la delegación del Japón.

3.96 La delegación de los Estados Unidos formuló una declaración en relación con el Código III, la cual figura en el anexo 32. La delegación de China suscribió la declaración formulada por la delegación de los Estados Unidos.

3.97 La delegación de la República de Corea formuló una declaración en relación con las enmiendas adoptadas al Código CIG, la cual figura en el anexo 32.

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

4.1 El Comité recordó sus deliberaciones anteriores con respecto a la necesidad de que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS adopten legislación nacional que dé efectividad plena a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS (Medidas especiales para incrementar la protección marítima) y el Código PBIP. El Comité también reiteró su inquietud con respecto a que algunos Estados hayan incorporado el Código PBIP a su legislación nacional sin incluir muchas de las disposiciones habilitantes para garantizar la implantación y el cumplimiento adecuados.

4.2 Al examinar los documentos MSC 93/4 (Australia y otros) y MSC 93/4/Corr.1 sobre las Directrices para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, la mayoría de las delegaciones que intervinieron opinaron que la propuesta constituiría una herramienta para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que requiriesen asistencia en la redacción de legislación nacional para implantar el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, incluido el cumplimiento de sus disposiciones.

4.3 El Comité concluyó, no obstante, que era necesario proseguir la labor relativa a las directrices a fin de reflejar los fundamentos de sus disposiciones y que cabía esperar más ventajas si se añadía información sobre cómo incorporar las disposiciones en las legislaciones nacionales. El Comité tomó nota de que en el mundo existían diversos regímenes jurídicos y acordó que el carácter voluntario de las directrices debería quedar reflejado con mayor claridad enmendando o añadiendo texto a tal efecto.

4.4 El observador de la ITF apoyó, en general, la propuesta que figura en el documento MSC 93/4, pero manifestó sus reservas con respecto al párrafo 4.8.1 sobre sucesos que afectan a la protección portuaria. El texto completo de su declaración figura en el anexo 32.

4.5 El Comité también examinó el documento MSC 93/4/1 (IFSMA), en el que se proponen enmiendas a las directrices que figuran en el documento MSC 93/4 para garantizar que se concedan permisos de tierra a la gente de mar y que se le permita recibir visitantes y representantes de organizaciones para el bienestar de la gente de mar, mediante la vinculación con las Directrices sobre el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio de facilitación), en las cuales se trata, entre otras cuestiones, de los permisos de tierra para la gente de mar.

4.6 El Comité apoyó, en principio, la propuesta de la IFSMA, pero acordó que era necesario armonizar el texto de dicha propuesta con el de la resolución A.1090(28): "Trato justo de los tripulantes por lo que respecta al permiso de tierra y al acceso a las instalaciones en tierra".

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

4.7 A fin de avanzar en su labor en el lapso interperiodos, el Comité constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre protección marítima, coordinado por los Estados Unidos,¹ y le encargó que examinara y ultimara el proyecto de orientaciones sobre la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el presente periodo de sesiones, y presentara un informe al MSC 94.

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

Antecedentes

5.1 El Comité recordó que el MSC 87, al adoptar las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros y las Directrices relativas a las normas basadas en objetivos (GBS), había aprobado el calendario y el programa de actividades para la implantación del plan de verificación del cumplimiento de las GBS. El plazo acordado para la presentación de solicitudes de auditoría de verificación de las GBS se fijó en el 31 de diciembre de 2013.

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

Coordinador alterno:
Sr. Ronald Seely
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos
International Port Security Program
431 Crawford St. Room 108
Portsmouth, Virginia 23704,
Estados Unidos
Teléfono: +1 757 398 6386
Teléfono móvil: +1 757 394 1114
Correo electrónico: Ronald.B.Seely@uscg.mil

5.2 El Comité también recordó que, con respecto a la elaboración de directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad (SLA) en relación con el proceso normativo de la OMI, el MSC 92 había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a presentar en este periodo de sesiones observaciones y propuestas sobre los elementos que había que considerar al elaborar dichas directrices.

Implantación de las auditorías de verificación de las GBS

5.3 El Comité tomó nota del documento MSC 93/5 (Secretaría), en el que se informa sobre los avances en la implantación de las auditorías de verificación de las GBS, en particular que 13 organizaciones reconocidas (RO) presentaron solicitudes de auditoría de verificación de las GBS a finales de 2013.

Enfoque del nivel de seguridad (SLA)

5.4 El Comité examinó el documento MSC 93/5/1 (Alemania), en el que se resume la tarea futura de elaboración de las normas basadas en objetivos y el enfoque del nivel de seguridad (GBS-SLA) en relación con la formulación de objetivos de seguridad, así como las prescripciones funcionales para la aprobación de proyectos y disposiciones alternativas contemplados en las reglas del capítulo III del Convenio SOLAS sobre los dispositivos de salvamento. El Comité acordó que los resultados pertinentes del SSE 1 deberían ser examinados por el Grupo de trabajo sobre las GBS en un futuro periodo de sesiones, teniendo en cuenta la clasificación de la relación entre las prescripciones funcionales propuesta por Alemania.

Código naval de la OTAN

5.5 El Comité tomó nota del documento MSC 93/INF.6 (Noruega) sobre el Código naval de la OTAN, el cual podía servir de buen ejemplo para la elaboración de futuras reglas del Convenio SOLAS que deban basarse en objetivos, y también tomó nota de la intención del autor de realizar una presentación del contenido de dicho Código en un futuro periodo de sesiones.

6 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

Antecedentes

6.1 El Comité recordó que el MSC 92:

- .1 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje para que examinara las recomendaciones preliminares derivadas de la investigación del siniestro marítimo de la zozobra del buque de pasaje *Costa Concordia* (MSC 92/6/3); y
- .2 tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo y aprobado el plan de acción revisado para la labor a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 92/WP.8/Rev.1, anexo 2), había invitado a Italia a proporcionar información adicional sobre el informe de la investigación del siniestro y había encargado al Grupo de expertos en EFS y a los Subcomités SDC e III que prosiguieran su labor al respecto.

6.2 El Comité tomó nota de la información facilitada con respecto a los resultados del MSC 92 y el SDC 1 (MSC 93/6).

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

6.3 El Comité examinó el documento MSC 93/6/1 (Italia), en el que se actualiza la información disponible sobre la investigación del accidente del *Costa Concordia* en relación con la profundidad de penetración sufrida por el buque, en vista de la recomendación de un doble forro para proteger los compartimientos estancos que contienen equipo esencial y la reubicación del cuadro de distribución de la radio de ondas decimétricas por encima de la cubierta de cierre.

6.4 Tras el pertinente debate, el Comité decidió remitir el documento MSC 93/6/1 al Grupo de trabajo para que lo examinara en detalle y asesorase al respecto, según procediera.

6.5 En este contexto, la delegación de Italia aclaró que había facilitado toda la información disponible con respecto a la investigación del accidente del *Costa Concordia* y no preveía facilitar información adicional a menos que el Comité lo pidiera expresamente.

Anchura de los asientos de los botes salvavidas

6.6 El Comité examinó los documentos MSC 93/6/5 (RINA), en el que se recomienda examinar la anchura de los asientos de los botes salvavidas, y MSC 93/6/14 (CLIA), en el que se formulan observaciones al respecto.

6.7 En las deliberaciones posteriores, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas:

- .1 no se había demostrado una necesidad imperiosa;
- .2 ésta no era una cuestión señalada en el informe de la investigación del siniestro marítimo sobre la pérdida del buque de pasaje *Costa Concordia*;
- .3 los simulacros y pruebas ordinarios llevados a cabo por diversos Gobiernos Miembros y la CLIA no indicaban que fuera necesario llevar a cabo dicho examen; y
- .4 era una cuestión importante relativa a la seguridad que no debería ser ignorada.

6.8 En vista de lo antedicho, el Comité decidió no seguir examinando la propuesta.

Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje

6.9 El Comité recordó que el MSC 92:

- .1 había remitido las cuestiones relativas a la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, incluidos los estudios de la AESM y GOALDS, al SDC 1 para su examen; y
- .2 había vuelto a constituir el Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad (EFS) para examinar los estudios de la AESM y GOALDS y asesorar al MSC 93, según procediese.

6.10 A este respecto, el Comité tomó nota de que el SDC 1 decidió remitir al MSC 93 los documentos SDC 1/6 (Japón) y SDC 1/INF.7 (Japón), en los que se formulan observaciones sobre el índice de compartimentado *R* y se facilita información acerca de los resultados del estudio sobre la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, para su examen junto con el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 93/6/2).

6.11 El Comité examinó brevemente el informe de la reunión interperiodos del Grupo de expertos en EFS (MSC 93/6/2), junto con los documentos MSC 93/6/3 (Comisión Europea), MSC 93/6/13 (Japón) y MSC 93/6/16 (CESA e Interferry).

6.12 Tras el pertinente debate, el Comité decidió remitir los antedichos documentos, junto con los documentos SDC 1/6 y SDC 1/INF.7, al Grupo de trabajo para que los examinara detalladamente y asesorase al respecto, según procediese.

Estabilidad con avería

6.13 Tras examinar los documentos MSC 93/6/6, MSC 93/6/7, MSC 93/6/8, MSC 93/6/9, MSC 93/6/10, MSC 93/6/11, MSC 93/6/12 y MSC 93/INF.11 (CLIA) sobre cuestiones relativas a la estabilidad con avería, el Comité adoptó las medidas siguientes:

- .1 expresó su agradecimiento por el enfoque anticipador del sector de los buques de crucero para mejorar la seguridad de los buques de pasaje;
- .2 tomó nota de que era necesario considerar las repercusiones sobre todos los tipos de buques de pasaje y no solamente los buques de crucero;
- .3 tomó nota de que las soluciones prácticas con respecto a las operaciones y la gestión también eran importantes;
- .4 acordó que el Grupo de trabajo debería determinar si las recomendaciones propuestas:
 - .1 estaban ya contempladas por las reglas existentes;
 - .2 estaban ya contempladas por los resultados previstos existentes; y
 - .3 requerirían la elaboración de propuestas de nuevos resultados no previstos, de conformidad con las Directrices del Comité; y
- .5 decidió remitir dichos documentos, así como el MSC 93/6/16, al Grupo de trabajo para que los examinara detalladamente y asesorase al respecto.

6.14 El Comité también tomó nota de la declaración de la IFSMA, que figura en el anexo 32.

Disponibilidad de planes de colaboración SAR actualizados

6.15 El Comité examinó el documento MSC 93/6/15 (Finlandia), en el que se facilita información sobre los resultados de inspecciones realizadas en buques de pasaje regidos por el Convenio SOLAS respecto de la disponibilidad de los planes de colaboración SAR actualizados prescritos, y, tras tomar nota de las opiniones manifestadas durante las deliberaciones de que:

- .1 se habían identificado algunas cuestiones relativas a la información del MRCC de Falmouth;
- .2 los Gobiernos Miembros y el sector habían empezado a adoptar medidas para abordar estas cuestiones;

- .3 era posible que se requiriesen directrices adicionales con respecto a la supervisión por el Estado rector del puerto; y
- .4 la única prescripción obligatoria era tener a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia (regla V/7 del Convenio SOLAS). La elaboración, distribución y actualización de dichos planes, como se indica en las "Directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje" (MSC/Circ.1079), no eran obligatorias y, como tal, estaban sujetas a la legislación nacional,

acordó remitir los antedichos documentos al Grupo de trabajo para que los examinara detalladamente y asesorase al respecto.

6.16 La delegación del Reino Unido recordó la importancia de actualizar los planes de colaboración SAR e informó de que señalarían las inquietudes planteadas a la atención del MRCC de Falmouth.

Situación y finalidad del plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje

6.17 El Comité tomó nota de que el Consejo, en su 27º periodo de sesiones extraordinario (C/ES.27), había solicitado una aclaración acerca de la situación y la finalidad del plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 93/6/4).

6.18 Tras el pertinente debate, el Comité encargó al Grupo de trabajo que examinara la situación y la finalidad del plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje a fin de responder a la solicitud del C/ES.27.

Medidas provisionales recomendadas

6.19 El Comité recordó que el MSC 92 había aprobado las "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje" (MSC.1/Circ.1446/Rev.2) y que, en este contexto, había tomado nota de la opinión del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje de que, en el futuro, sería necesario adoptar una decisión con respecto al carácter definitivo de las orientaciones.

6.20 Tras el pertinente debate, el Comité encargó al Grupo de trabajo que considerase la situación de las Medidas provisionales recomendadas (MSC.1/Circ.1446/Rev.2) y asesorara al Comité en consecuencia.

Constitución del Grupo de trabajo

6.21 El Comité constituyó un Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno:

- .1 examinará el documento MSC 93/6/1, en el que se incluye información actualizada con respecto al informe de la investigación del siniestro del *Costa Concordia* y las recomendaciones al respecto, y asesorará al Comité en consecuencia;

- .2 examinará los documentos MSC 93/6/2, MSC 93/6/3, MSC 93/6/13, MSC 93/6/16, SDC 1/6 y SDC 1/INF.7 sobre cuestiones relativas a la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, y asesorará al Comité en consecuencia;
- .3 examinará los documentos MSC 93/6/6, MSC 93/6/7, MSC 93/6/8, MSC 93/6/9, MSC 93/6/10, MSC 93/6/11, MSC 93/6/12, MSC 93/6/16 y MSC 93/INF.11 sobre cuestiones relativas a la estabilidad con avería, y asesorará sobre si deberían llevarse a cabo las labores propuestas y, en tal caso, les asignase las correspondientes prioridades (es decir, los plazos de ultimación para cada una de las tareas) y considerase si algunas de las labores propuestas podían llevarse a cabo en el marco de un resultado o resultados existentes, o si era necesario un nuevo resultado no previsto, y preparase las justificaciones pertinentes, si la cuestión era urgente;
- .4 examinará el documento MSC 93/6/15 sobre la disponibilidad de los planes de colaboración SAR y asesorará al Comité en consecuencia;
- .5 considerará la situación y finalidad del plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 93/6/4), con miras a responder a la solicitud del C/ES.27, y asesorará al Comité en consecuencia;
- .6 considerará la situación de las "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje" (MSC.1/Circ.1446/Rev.2), y asesorará al Comité en consecuencia (MSC 92/26, párrafo 6.24);
- .7 actualizará el plan de acción revisado para la labor a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 92/WP.8/Rev.1, anexo 2), incluida la asignación de prioridades a las labores que habían de llevarse a cabo y la situación de la labor actualmente en curso, habida cuenta de las recomendaciones preliminares (MSC 92/6/3 y MSC 93/6/1) y del informe de la investigación del siniestro del *Costa Concordia* (MSC 92/INF.6) y otros documentos presentados al periodo de sesiones, según proceda; y
- .8 presentará un informe al Pleno el jueves 22 de mayo de 2014.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

6.22 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 93/WP.6), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

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

6.23 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que el actual enfoque basado en objetivos, por lo que respecta a las comunicaciones de a bordo en caso de emergencia, era suficiente y que no era necesario volver a examinar las prescripciones de la regla III/6.4.1 del Convenio SOLAS.

6.24 El Comité encargó al III 1 que ultimara su examen del informe sobre la varada del *Costa Concordia* con carácter prioritario e inmediatamente después cargara las lecciones extraídas en el GISIS, y señalara a la atención del MSC 94 los factores contribuyentes, las cuestiones planteadas y las lecciones extraídas, así como las observaciones sobre el factor humano, para poder actualizar el plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje.

Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje

6.25 Tras examinar las cuestiones relacionadas con la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, el Comité:

- .1 refrendó la opinión del Grupo de que no era necesario adoptar un enfoque de dos fases para examinar el aumento del índice de compartimentado *R*;
- .2 refrendó la recomendación del Grupo de expertos en EFS sobre la validación de los estudios AESM y GOALDS, y remitió el documento MSC 93/6/2 (Grupo de expertos en EFS) al SDC 2 para que lo utilizara en el examen del aumento del índice de compartimentado *R*;
- .3 encargó al Subcomité SDC que siguiera examinando los aspectos técnicos de un aumento en el índice de compartimentado *R* prescrito como parte del conjunto exhaustivo de revisiones de las reglas sobre estabilidad con avería y compartimentado del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta los resultados de los estudios AESM 3 a medida que se conozcan; y
- .4 acordó que sería necesario que el Grupo de expertos en EFS validara el estudio AESM 3, lo cual podría llevarse a cabo mediante la autorización, en un futuro periodo de sesiones del Comité, de una reunión del Grupo de expertos en EFS el día anterior al comienzo del SDC 3 en 2016, con miras a que el Grupo presentara su informe sobre los resultados de su labor directamente al Subcomité SDC.

Estabilidad con avería

6.26 Tras examinar las cuestiones relacionadas con la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, el Comité adoptó las medidas siguientes:

- .1 encargó al SDC 2 que incluyera el punto relativo al "doble casco cerca de las salas de máquinas principales" en el resultado previsto existente 5.2.1.13: "Enmiendas a las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería";
- .2 encargó al SDC 2 que incluyera los puntos relativos a las "puertas estancas abiertas" y la "vigilancia del funcionamiento de las puertas estancas y evaluación de los riesgos asociados", teniendo en cuenta los aspectos relacionados con las puertas estancas del documento MSC 93/6/8, en el resultado previsto existente 5.1.1.5: "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";
- .3 invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones interesadas a facilitar información sobre simulaciones de inundación, según proceda; y
- .4 encargó al HTW 2 que incluyera el punto relativo a la "formación mejorada en estabilidad con avería" en el resultado previsto existente 5.2.2.2: "Examen de la formación específica en materia de seguridad para buques de pasaje en virtud del Convenio de formación".

6.27 Tras examinar la propuesta de nuevo resultado no previsto: "Enmiendas al capítulo II-1, parte B-4, Gestión de la estabilidad, del Convenio SOLAS, para incluir prescripciones sobre ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje", el Comité, tras el pertinente debate, acordó:

- .1 cambiar la palabra "adecuados" por "apropiados" en el párrafo 12 del anexo 1 del documento MSC 93/WP.6, habida cuenta de que el Grupo había tomado nota de que aumentaban las prescripciones relativas a los ejercicios y que la frecuencia debería examinarse cuidadosamente (véase el párrafo 38.3 del documento MSC 93/WP.6);
- .2 que el ámbito de aplicación del resultado no debería ampliarse a buques que no sean de pasaje;
- .3 que la elaboración o enmienda de directrices también debería formar parte del resultado;
- .4 que el resultado no previsto debería añadirse al orden del día bienal, dado que estaba íntimamente relacionado con la labor en curso del Subcomité SDC; y
- .5 incluir en el orden del día bienal de 2014-2015 del Subcomité SDC, y en el orden del día provisional del SDC 2, un resultado no previsto sobre la elaboración de enmiendas al capítulo II-1, parte B-4, Gestión de la estabilidad, del Convenio SOLAS, para incluir prescripciones sobre los ejercicios de lucha contra las averías en los buques de pasaje, y preparar las directrices conexas, si procede, fijando 2016 como año de ultimación.

6.28 Tras examinar la propuesta de nuevo resultado no previsto sobre la revisión de la sección 3 sobre los planos de lucha contra averías de las "Directrices relativas a los planos de lucha contra averías e información para el capitán" (MSC.1/Circ.1245) a fin de incluir mejoras en el plano de lucha contra averías de los buques de pasaje, el Comité, tras el pertinente debate, acordó:

- .1 que el ámbito de aplicación del resultado no debería ampliarse a buques que no sean de pasaje;
- .2 que el ámbito de aplicación de este resultado eran los buques de pasaje nuevos y los buques de pasaje existentes que tendrían que actualizar los planos de lucha contra averías a raíz de alteraciones importantes del buque;
- .3 que el resultado no previsto debería añadirse al orden del día posbienal, observando que los resultados de la labor llevada a cabo en relación con el resultado no previsto acordado en virtud del párrafo 6.27 deberían estar disponibles antes de realizar ninguna labor relacionada con este resultado no previsto; y
- .4 incluir en el orden del día posbienal del Comité un resultado no previsto sobre la "Revisión de la sección 3 relativa a los planos de lucha contra averías de las Directrices relativas a los planos de lucha contra averías e información para el capitán (MSC.1/Circ.1245), a fin de incluir mejoras en el plano de lucha contra averías de los buques de pasaje", y designar al Subcomité SDC como coordinador de la labor.

Planes de colaboración SAR

6.29 Tras examinar las cuestiones relacionadas con los planes de colaboración SAR, el Comité:

- .1 tomó nota de la opinión manifestada por la delegación de Argentina de que el plan de acción a largo plazo ya incluía un punto sobre la revisión de la eficacia de los planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento apropiados y los buques de pasaje según se prescribe en la regla V/7.3 del Convenio SOLAS, y que deberían adoptarse medidas al respecto;
- .2 alentó a los Gobiernos Miembros y organizaciones interesadas a que dieran una mayor difusión a la existencia y las responsabilidades en relación con los planes de colaboración SAR;
- .3 alentó a los Gobiernos Miembros a inspeccionar los planes de colaboración SAR a bordo de los buques de pasaje que visiten sus puertos, comparar la información facilitada con la base de datos del MRCC de Falmouth e informar al Comité, según proceda, de sus conclusiones;
- .4 tomó nota de la inquietud manifestada por la delegación de Italia por que, en su opinión y con respecto a la resolución A.911(22): "Armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI", la prescripción de la regla V/7 del Convenio SOLAS, es decir, que los buques de pasaje tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento, es una prescripción obligatoria, pero que las directrices conexas que figuran en la circular MSC/Circ.1079 tienen carácter recomendatorio. En su opinión, era importante establecer el carácter de las directrices con respecto a toda campaña de inspecciones;
- .5 observó que el Grupo de trabajo no había llegado a ningún acuerdo acerca de la cuestión anterior y acordó que el carácter de las directrices podría seguir examinándose en el MSC 94; y
- .6 invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones interesadas a presentar información pertinente al MSC 94, a fin de identificar problemas concretos de comunicación en los planes de colaboración SAR entre las partes interesadas.

Medidas provisionales recomendadas

6.30 Tras tomar nota de las deliberaciones con respecto a la situación de las "Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje" (MSC.1/Circ.1446/Rev.2), el Comité acordó mantener la circular actualizada a medida que se avanzara con estas cuestiones y suprimir la palabra "provisionales" la próxima vez que se revise la circular.

Situación y finalidad del plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje

6.31 El Comité, con miras a responder a la solicitud del C/ES 27, acordó que la situación y propósito del plan de acción a largo plazo era:

- .1 determinar cuáles eran los puntos relacionados con las conclusiones de la investigación de la pérdida del *Costa Concordia*;

- .2 facilitar una lista (cuadro 1) de las posibles cuestiones que se debían plantear para mejorar la seguridad de los buques de pasaje y que requerían una justificación plena de conformidad con las Directrices de los Comités; y
- .3 determinar los puntos (cuadro 2) que estaban en los órdenes del día de los subcomités pertinentes y efectuar el seguimiento de las medidas adoptadas por los subcomités y el Comité sobre cuestiones relativas a la seguridad de los pasajeros.

6.32 A este respecto, el Comité refrendó la opinión del Grupo de que la lista de posibles cuestiones incluidas en el plan de acción a largo plazo debería ultimarse en el MSC 94 e instó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas justificadas de resultados no previstos en relación con los puntos del cuadro 1. El Comité también acordó que las posibles cuestiones, cuya justificación plena no se hubiera presentado para el MSC 96 (mayo/junio de 2016), deberían suprimirse del cuadro 1.

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

6.33 El Comité aprobó el plan de acción revisado a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje actualizado, que figura en el anexo 3 del documento MSC 93/WP.6, y encargó a la Secretaría que actualizara el plan de acción a largo plazo en función de los resultados del presente periodo de sesiones del Comité y volviera a expedir el documento de trabajo con la signatura Rev.1.

7 FORMACIÓN Y GUARDIA

INFORME DEL 44º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

7.1 El Comité recordó que el MSC 92 había examinado las cuestiones urgentes derivadas del 44º periodo de sesiones del Subcomité de normas de formación y guardia (Subcomité STW) (MSC 92/26, sección 14).

7.2 Tras examinar las cuestiones pendientes derivadas del STW 44 (STW 44/19 y MSC 93/7), el Comité aprobó, en general, el informe del STW 44 y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Directrices para la reactivación del Certificado de gestión de la seguridad tras la interrupción operacional del Sistema de gestión de la seguridad debido a que el buque esté fuera de servicio durante un periodo determinado

7.3 El Comité, tras tomar nota de la decisión del MEPC 66 en el mismo sentido, aprobó la circular MSC-MEPC.7/Circ.9: "Directrices para la reactivación del Certificado de gestión de la seguridad tras la interrupción operacional del Sistema de gestión de la seguridad debido a que el buque esté fuera de servicio durante un periodo determinado".

Orientaciones de seguridad durante el transbordo de personas en el mar

7.4 El Comité, tras tomar nota de la decisión del MEPC 66 en el mismo sentido, aprobó la circular MSC-MEPC.7/Circ.10: "Orientaciones de seguridad durante el transbordo de personas en el mar".

Enmiendas al Código IGS para disponer la transferencia de los expedientes de averías y mantenimiento del buque

7.5 El Comité, tras tomar nota de la decisión del MEPC 66 en el mismo sentido, refrendó la decisión del Subcomité de no elaborar enmiendas al Código IGS para disponer la transferencia de los expedientes de averías y mantenimiento del buque.

Seguridad de los buques de carga general

7.6 El Comité compartió la opinión del Subcomité de que el Convenio y el Código de formación contemplaban adecuadamente las prescripciones de formación relativas a las opciones de control del riesgo (RCO) 8, 23 y 26 del estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general, y acordó que no se requerían medidas adicionales (véanse también los párrafos 15.4 a 15.16).

8 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

INFORME DEL 59º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

8.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 59º periodo de sesiones del Subcomité de seguridad de la navegación (Subcomité NAV) (NAV 59/20 y MSC 93/8) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Adopción de nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)

8.2 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó los siguientes nuevos dispositivos de separación del tráfico:

- .1 "En la costa del océano Pacífico de Panamá"; y
- .2 "En los accesos a puerto Cristóbal",

tal como figuran en el anexo 16, para su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.65.

Enmiendas a los dispositivos de separación del tráfico (DST) existentes

8.3 El Comité aprobó las enmiendas de redacción a la circular COLREG.2/Circ.64, enmendada, en relación con las enmiendas al dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de Ouessant", para su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.64/Corr.2.

Medidas de organización del tráfico distintas de los DST

8.4 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó las siguientes medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluida una revocación de las medidas de organización del tráfico existentes distintas de los DST:

- .1 derrotas de dos direcciones en la Gran Barrera de Coral y el estrecho de Torres;
- .2 recomendaciones relativas a la navegación en el nuevo dispositivo de separación del tráfico "En la costa del océano Pacífico de Panamá" (parte 1 "Golfo de Panamá");
- .3 zona de precaución para el nuevo dispositivo de separación del tráfico "En los accesos a puerto Cristóbal"; y

- .4 anuló la zona a evitar y la zona en la que no se permite fondear, existentes, en el puerto de aguas profundas de El Paso en el golfo de México,

tal como figuran en el anexo 17, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.326.

Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas y los sistemas de notificación obligatoria para buques

8.5 El Comité decidió que las medidas adoptadas de organización del tráfico, nuevas y enmendadas, que se detallan en los párrafos 8.2 y 8.4.1 a 8.4.3 (véanse los anexos 16 y 17), y la revocación de las medidas de organización del tráfico existentes que figuran en el párrafo 8.4.4 (véase el anexo 17), deberían implantarse seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de diciembre de 2014 a las 00 00 horas UTC.

Sistema de navegación por satélite "BeiDou"

8.6 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.886(21), el Comité adoptó la resolución MSC.379(93) sobre las "Normas de funcionamiento del equipo receptor del sistema de navegación por satélite 'BeiDou' (BDS)", que figuran en el anexo 18.

Cuestiones relacionadas con la UIT

8.7 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité al encargar a la Secretaría que remitiese al Grupo de trabajo 5B del UIT-R la declaración de coordinación relativa a la revisión de la Recomendación M.1371-4, y tomó nota de que la Secretaría lo hizo en el lapso interperiodos.

8.8 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité al encargar a la Secretaría que remitiese al Grupo mixto de tareas especiales 4-5-6-7 y a los Grupos de trabajo 5A, 5B y 5D del UIT-R la declaración de coordinación sobre las observaciones adicionales en relación con las bandas de frecuencia identificadas por el UIT-R a fin de evaluar en el futuro su idoneidad para las telecomunicaciones móviles internacionales (IMT), y tomó nota de que la Secretaría lo había hecho en el lapso interperiodos.

Cuestiones relativas a la navegación-e

8.9 El Comité tomó nota de los avances en las cuestiones relativas a la navegación-e, el refrendo por parte del Subcomité del anteproyecto del plan de implantación de la estrategia de navegación-e y el restablecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la labor en el lapso interperiodos.

8.10 El Comité tomó nota de las deliberaciones pertinentes mantenidas en el NAV 59 en relación con la convocatoria de una reunión interperiodos sobre navegación-e. En este contexto, la delegación de Noruega destacó el hecho de que, dado que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre navegación-e había presentado el proyecto de plan de implantación de la estrategia de navegación-e para su examen por el NCSR 1, ahora resultaba necesario que los Gobiernos Miembros se ofrecieran a realizar las tareas definidas en dicho plan en los plazos marcados en el mismo. Habida cuenta de que se dispone de un tiempo limitado debido a la apretada agenda del NCSR 1 para examinar estos asuntos, Noruega opinó que convendría convocar una reunión interperiodos para establecer la mejor forma de avanzar y garantizar la puntual ejecución de las tareas señaladas en el plan.

8.11 Tras tomar nota de la decisión previa del NAV 59 con respecto a este asunto y las opiniones de las delegaciones que no respaldaron la propuesta en el presente periodo de sesiones, el Comité decidió que no era necesario convocar una reunión interperiodos a tal fin.

Política sobre la utilización de las ayudas a la navegación del SIA

8.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1473: "Políticas sobre la utilización de las ayudas a la navegación del SIA".

8.13 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.243/Rev.1: "Enmiendas a las Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticos".

Resoluciones revisadas de la Asamblea sobre las recomendaciones relativas a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia

8.14 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité al remitir al vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea, para su adopción, los proyectos de resoluciones revisadas de la Asamblea sobre:

- .1 la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak; y
- .2 la Recomendación relativa a la utilización de los servicios de prácticos de altura de la debida competencia en el mar Báltico,

y tomó nota de que la Asamblea había adoptado las antedichas resoluciones con las signaturas A.1080(28) y A.1081(28), respectivamente.

Revisión de la circular MSC.1/Circ.1260 sobre las "Interpretaciones unificadas del Reglamento de abordajes 1972, enmendado"

8.15 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1260/Rev.1: "Interpretaciones unificadas del Reglamento de abordajes 1972, enmendado".

Circular MSC relativa a las "Orientaciones sobre la modalidad automática del Sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)"

8.16 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1474: "Orientaciones sobre la modalidad automática del Sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)".

9 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

INFORME DEL 18º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 18º periodo de sesiones del Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (Subcomité DSC) (DSC 18/13 y Corr.1 y MSC 93/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Examen de la seguridad de los buques de carga general

9.2 Con respecto a la opción de control de riesgos relativa a la mejora de la estiba de la carga, recomendada en el estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general presentado por la IACS, el Comité decidió examinar esta cuestión al tratar el punto 15 del orden del día (véanse los párrafos 15.4 a 15.16).

Elaboración de la base de datos ACEP

9.3 Independientemente de las preocupaciones manifestadas por la ICS en relación con la falta de un desglose detallado de los costos operacionales y de mantenimiento de la base de datos ACEP de la BIC y el posible precedente que sienta esta base de datos con respecto al pago por las responsabilidades de los Estados de conformidad con un instrumento obligatorio de la OMI, el Comité refrendó, en principio, la decisión del Subcomité de que la base de datos piloto sobre el ACEP, elaborada por la BIC, se establezca como base de datos global sobre el ACEP.

Verificación de la masa bruta de un contenedor

Siniestro del buque portacontenedores MOL Comfort

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

- .1 MSC 93/9/2 (Bahamas y Japón), en el que se formulan observaciones sobre la verificación de la masa de los contenedores y se informa acerca de las recomendaciones conexas que figuran en el informe provisional sobre la investigación del siniestro, elaborado por el Comité del Japón sobre la seguridad de los buques portacontenedores de gran tamaño, en respuesta a la pérdida del *MOL Comfort* (por ejemplo, se recomienda verificar el peso real de las cargas de los contenedores facilitado por el expedidor como medida de seguridad en el caso de los buques portacontenedores de gran tamaño); y
- .2 MSC 93/INF.14 (Bahamas y Japón), en el que se facilita el informe provisional sobre la investigación del siniestro del buque portacontenedores de gran tamaño *MOL Comfort*, que incluye medidas temporales de seguridad basadas en dicho informe.

9.5 Durante las deliberaciones posteriores el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas con respecto a la información que figura en los documentos antedichos y sobre la cuestión de la verificación de la masa bruta de los contenedores:

- .1 se agradeció el informe provisional relativo a la investigación del siniestro sufrido por el buque portacontenedores de gran tamaño *MOL Comfort*, mientras que se esperaban con interés los resultados de las investigaciones y simulaciones futuras para aclarar la causa del accidente, determinar posibles medidas adicionales de seguridad para evitar accidentes similares y determinar el tipo de buques a los que se debían aplicar las medidas de seguridad;
- .2 es necesario que las prescripciones sobre la verificación de la masa bruta de los contenedores se implanten en todo el mundo lo antes posible, a fin de mejorar la seguridad de los buques portacontenedores de gran tamaño;

- .3 el proyecto de nuevas prescripciones obligatorias sobre la verificación de la masa bruta de los contenedores, junto con las directrices conexas, proporcionará la certeza necesaria en relación con la masa bruta de los contenedores;
- .4 el proyecto de nuevas prescripciones obligatorias sobre la verificación de la masa bruta de los contenedores requiere una alta dependencia de la buena fe de los expedidores;
- .5 la excepción para los contenedores transportados en un chasis o en un remolque, conducidos hacia o desde buques de transbordo rodado que realizan viajes internacionales de breve duración, conlleva un riesgo de una sobrecarga y, como tal, un riesgo para la integridad estructural de la cubierta de carga y la estabilidad del buque si se colocan contenedores con sobrepeso en las cubiertas superiores; y
- .6 además de la verificación de la masa bruta de los contenedores, otras medidas como la revisión de la norma ISO 3874 (serie 1, contenedores de carga – manipulación y sujeción) que está llevando a cabo el Comité técnico 104 de la ISO a petición del DSC 17, tendrán un efecto positivo en la prevención de la pérdida de contenedores.

Proyecto de enmiendas a la regla VI/2 del Convenio SOLAS

9.6 Tras examinar las opiniones antedichas, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla VI/2 del Convenio SOLAS sobre la verificación obligatoria de la masa bruta de un contenedor, cuyo texto figura en el anexo 19, y pidió al Secretario General que distribuyera dichas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 94.

9.7 A este respecto, el Comité también aprobó la circular MSC.1/Circ.1475: "Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga".

Prevención del uso de refrigerantes adulterados

9.8 Con respecto a las cuestiones relativas a la prevención del uso de refrigerantes adulterados, el Comité refrendó la decisión del Subcomité de enmendar el capítulo 7 del Código IMDG (véase el párrafo 3.82).

Medios de extinción de incendios en los espacios de carga

9.9 El Comité tomó nota de que se había invitado al SSE 1 a que, teniendo en cuenta el informe de la 20ª reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción (E&T 20), tomara nota de los resultados del examen realizado por el Subcomité acerca de los medios de extinción de incendios en los espacios de carga.

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

9.10 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que debería elaborarse un curso modelo de la OMI sobre el transporte sin riesgos de cargas sólidas a granel y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas oportunas.

Enmiendas al Código IMSBC

Transporte de finos de mineral de hierro

9.11 El Comité tomó nota de que se había ultimado la labor relativa a los finos de mineral de hierro y que, por consiguiente, se había publicado una circular DSC conexas (DSC.1/Circ.71) sobre la implantación temprana del proyecto de enmiendas al Código IMSBC en relación con el proyecto de ficha correspondiente a los finos de mineral de hierro, atendiendo a las instrucciones del MSC 92.

Proyecto de enmienda 03-15 al Código IMSBC

9.12 El Comité tomó nota de que el Subcomité había encargado al E&T 21 que elaborara el proyecto de enmienda 03-15 al Código IMSBC, con miras a presentarlo al CCC 1.

Enmiendas al Código IMDG

Relación entre las prescripciones del Código IMDG y el capítulo II-2 del Convenio SOLAS

9.13 Con respecto a la relación entre las prescripciones del Código IMDG y las del capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas al transporte de vehículos en espacios distintos de los indicados en la disposición especial 961, el Comité tomó nota de que el Subcomité había invitado al SSE 1 a que tomara nota del proyecto de enmiendas a las disposiciones especiales 961 y 962 (SSE 1/21, párrafo 20.28).

Enmiendas a la Guía FEm

9.14 Con respecto a las materias que reaccionan con el agua, el Comité tomó nota de que el Subcomité había invitado al SSE 1 a que examinara el proyecto de enmiendas a la Guía FEm y remitiera cualesquiera observaciones directamente al MSC 93 (SSE 1/21, párrafo 20.27).

9.15 A este respecto, se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MSC 93/9/Add.1 (Secretaría), en el que figuran la propuesta de enmiendas a la Guía FEm y el proyecto de circular MSC conexas, que elaboró el E&T 20. Tras el pertinente debate, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1476: "Enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm)", que deberá utilizarse conjuntamente con la Enmienda 37-14 del Código IMDG, adoptada mediante la resolución MSC.372(93) (véase el párrafo 3.82).

Proyecto de enmienda 37-14 al Código IMDG

9.16 El Comité tomó nota de que el Subcomité había autorizado al E&T 20 a que ultimara el proyecto de enmienda 37-14 al Código IMDG y pidió al Secretario General que distribuyera dicha enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y posterior adopción por el MSC 93, la cual se examinó al tratar el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.2).

Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU)

9.17 El Comité tomó nota de que el Subcomité había remitido sus recomendaciones sobre el proyecto de código CTU al Grupo de expertos OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas, para que las examinara en su 4ª reunión, en noviembre de 2013, y de que había acordado que este código, una vez ultimado por el Grupo de expertos, se presentaría directamente al MSC 93 para su aprobación.

9.18 Por consiguiente, se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MSC 93/9/1 (Secretaría), en el que se recoge el proyecto de código CTU ultimado. Tras tomar nota de que el Comité de transportes interiores de la CEPE-Naciones Unidas, en su 76ª reunión, había refrendado el Código de prácticas OMI/OTI/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU), sin introducir ninguna modificación, el Comité aprobó el Código CTU, cuyo texto figura en el anexo 20.

9.19 Al examinar el documento anteriormente mencionado, el Comité tomó nota de que el Grupo de expertos OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas había decidido no incluir algunos anexos en el proyecto definitivo de código CTU por ser demasiado detallados, dado que podrían repercutir en la legibilidad del código, y de que los anexos suprimidos se publican en el sitio en la Red de la CEPE-Naciones Unidas como material informativo. Teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo de expertos, el Comité decidió volver a incluir en el orden del día del CCC 1 el resultado existente relativo a las "Directrices revisadas sobre la arrumazón de las unidades de transporte" (5.2.3.5) a fin de perfeccionar el material informativo anteriormente mencionado, y, por tanto, acordó ampliar hasta 2015 el plazo de ultimación previsto. Se invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran observaciones y propuestas al CCC 1.

9.20 El Comité pidió a la Secretaría que, por tanto, informara a la OIT y a la CEPE-Naciones Unidas de las antedichas decisiones.

Obligación de llevar instrumentos portátiles para realizar ensayos de la atmósfera en espacios cerrados

Proyecto de enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS

9.21 El Comité aprobó el proyecto de nueva regla XI-1/7 del Convenio SOLAS sobre las prescripciones relativas a los instrumentos portátiles que deben llevarse a bordo para realizar ensayos de la atmósfera en espacios cerrados, cuyo texto figura en el anexo 21, y pidió al Secretario General que distribuyera dicho texto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 94.

9.22 A este respecto, el Comité también aprobó la circular MSC.1/Circ.1477: "Directrices para facilitar la selección de instrumentos portátiles que permitan realizar ensayos de la atmósfera en espacios cerrados, según se prescribe en la regla XI-1/7 del Convenio SOLAS".

Implantación en fecha temprana del proyecto de nueva regla XI-1/7 del Convenio SOLAS

9.23 Al aprobar el proyecto de nueva regla XI-1/7 del Convenio SOLAS, el Comité recordó que el MSC 92 había adoptado la nueva regla III/19 del Convenio SOLAS sobre ejercicios y formación para casos de emergencia, con fecha de entrada en vigor del 1 de enero de 2015, mediante la cual se exige que cada ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado incluya la comprobación y el uso de instrumentos para medir la atmósfera en espacios cerrados (resolución MSC.350(92) y párrafo 3.6.2.3 de la regla III/19 del Convenio SOLAS).

9.24 El Comité, tras reconocer que el párrafo 3.6.2.3 de la regla III/19 del Convenio SOLAS no introduce la exigencia de llevar a bordo instrumentos de ensayo de la atmósfera para espacios cerrados y tomar nota de que la fecha más temprana prevista de entrada en vigor del proyecto de nueva regla XI-1/7 del Convenio SOLAS es el 1 de julio de 2016, decidió preparar una circular MSC para alentar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que implanten en fecha temprana el proyecto de nueva regla XI-1/7 del Convenio SOLAS, a fin de acelerar la exigencia de llevar a bordo instrumentos portátiles de ensayo de la atmósfera en espacios cerrados.

9.25 Tras examinar el proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana (MSC 93/WP.10), el Comité aprobó, en principio, el proyecto de circular MSC sobre la implantación en fecha temprana de la nueva regla 7 del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS, que trata de los instrumentos de ensayo de la atmósfera en espacios cerrados, para su aprobación definitiva en el MSC 94, conjuntamente con la adopción del proyecto conexo de enmiendas al Convenio SOLAS (véase el párrafo 9.21). Por consiguiente, se pidió a la Secretaría que remitiese al MSC 94 el antedicho proyecto de circular MSC.

Proyectos de enmiendas consiguientes a los Códigos MODU de 1979, 1989 y 2009

9.26 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Códigos MODU de 1979, 1989 y 2009), así como las resoluciones MSC conexas (DSC 18/13, anexos 6 a 8), sobre las prescripciones relativas a los instrumentos portátiles que deben llevarse a bordo para realizar ensayos de la atmósfera en espacios cerrados, con miras a su posterior adopción, junto con la adopción de la nueva regla conexas XI-1/7 del Convenio SOLAS.

Cuestiones de formación relacionadas con los instrumentos de ensayo de la atmósfera

9.27 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que las cuestiones de formación relacionadas con los instrumentos de ensayo de la atmósfera ya estaban adecuadamente contempladas en el Convenio de formación y decidió que, por consiguiente, no era necesario adoptar ninguna otra medida al respecto.

Informe sobre la investigación del siniestro muy grave acaecido a bordo del granelero *La Donna I*

9.28 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado el examen del informe sobre la investigación del siniestro del granelero *La Donna I*, el cual, por tanto, se había remitido al III 1.

10 PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE

INFORME DEL 1º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité de proyecto y construcción del buque (Subcomité SDC) (SDC 1/26 y MSC 93/10) y tomó las medidas que se indican a continuación.

Interpretaciones unificadas del Convenio de arqueo 1969

10.2 El Comité examinó el proyecto de circular TM.5 sobre las interpretaciones unificadas del Convenio de arqueo 1969, junto con el documento MSC 93/10/13 (Estados Unidos), en el que se propone modificar el texto entre corchetes del proyecto de interpretaciones unificadas (interpretación de la regla 1 3)), para responder a las preocupaciones manifestadas en el SDC 1 en relación con lo que se entiende por tipos nuevos de embarcaciones y para incorporar los cambios necesarios en otra interpretación (interpretación A.3 2) d)-1) sobre cuestiones que también se han dejado a discreción de cada Administración.

10.3 Tras el pertinente debate, el Comité, tras aceptar las modificaciones que figuran en el anexo del documento MSC 93/10/13, a excepción de la propuesta relativa a la interpretación R.2(5)-3.2, aprobó la circular TM.5/Circ.6: "Interpretaciones unificadas del Convenio de arqueo 1969".

Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje

10.4 El Comité tomó nota de que los documentos SDC 1/6 y SDC 1/INF.7 se habían remitido a este periodo de sesiones para su examen, junto con el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 93/6/2), en relación con el punto 6 del orden del día (véase el párrafo 6.10).

10.5 El Comité también tomó nota de que las recomendaciones que el Grupo de trabajo sobre la seguridad en los buques de pasaje (MSC 92/WP.8/Rev.1) había remitido al SDC 1 en relación con la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje se examinarán más a fondo en el SDC 2.

10.6 En el contexto de lo anterior, el Comité examinó el documento MSC 93/10/20 (China), que contiene una propuesta relativa a la extensión de la penetración para los buques de pasaje de transbordo rodado con bodegas inferiores de gran tamaño (LLH) y el índice *R* para los buques de pasaje de eslora igual o inferior a 150 m, y decidió remitir el documento al SDC 2 para que lo examinara, junto con las cuestiones relativas a la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, en el contexto del resultado existente titulado "Revisión de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS".

Proyecto de enmiendas al Código ESP 2011

10.7 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011, junto con el documento MSC 93/10/10 (IACS), que contiene observaciones sobre el proyecto de enmiendas y, en particular, la decisión del Subcomité de no incluir en dicho proyecto de enmiendas disposiciones sobre una declaración del capitán en relación con las pruebas de los tanques de carga.

10.8 Tras el pertinente debate, el Comité, tras aceptar las propuestas que figuran en el documento MSC 93/10/10, con pequeñas modificaciones, aprobó el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011, que figuran en el anexo 22, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 94.

10.9 Teniendo presente la decisión anterior, el Comité tomó nota de la preocupación manifestada por algunas delegaciones de que no era conveniente permitir que la tripulación del buque efectuase pruebas de los tanques de carga de hidrocarburos bajo la dirección del capitán.

Utilización de plástico reforzado con fibra (FRP) en las estructuras de los buques

10.10 El Comité refrendó la opinión de que debería volverse a examinar los fundamentos de los objetivos de la parte A del capítulo II-2 del Convenio SOLAS antes de tomar una decisión sobre el uso restringido de los materiales de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques, teniendo en cuenta que se ha constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que avance en la labor sobre este resultado.

Análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes

10.11 El Comité tomó nota de que la recomendación transmitida al SDC 1 por el Grupo de trabajo sobre la seguridad en los buques de pasaje (MSC 92/WP.8/Rev.1) para que se considere la aplicación obligatoria del análisis de la evacuación a los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado se examinaría más a fondo en el SDC 2. El Comité decidió volver a examinar esta cuestión en relación con el punto 20 del orden del día (véase el párrafo 20.11).

Seguridad de los buques de carga general

10.12 El Comité tomó nota de los avances realizados en las cuestiones relativas al examen de la seguridad de los buques de carga general (véanse también los párrafos 15.4 a 15.16).

Aplicación de la "Norma de rendimiento de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos" (resolución MSC.289(87))

10.13 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1478: "Interpretación unificada de la aplicación de la Norma de rendimiento de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.289(87))".

Aplicación de la "Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos" (resolución MSC.288(87))

10.14 El Comité examinó el proyecto de circular MSC que contiene la interpretación unificada de la aplicación de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87)), junto con el documento MSC 93/10/14 (INTERTANKO), en el que se propone una modificación de la interpretación unificada propuesta de la definición de "estado BUENO" del revestimiento.

10.15 Tras el pertinente debate, el Comité aceptó las propuestas que figuran en el documento MSC 93/10/14 y aprobó la circular MSC.1/Circ.1479: "Interpretación unificada de la aplicación de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87))".

Examen del proyecto de código IGF

10.16 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado su examen del proyecto de código IGF en lo que respecta a las cuestiones que le había remitido el Subcomité BLG para transmitir las al MSC 94. En este contexto, el Comité decidió seguir examinando las cuestiones relativas al proyecto de código IGF en el ámbito del punto 21 del orden del día (véanse también los párrafos 21.9 a 21.12).

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

10.17 El Comité recordó que el MEPC 66 había examinado los resultados del SDC 1 con respecto al proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares (código polar) y había decidido ultimar su labor en el MEPC 67, con miras a adoptar las partes del código que guardan relación con el medio ambiente y el correspondiente proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL en el MEPC 68 (véase el párrafo 10.51).

Reunión Consultiva del Tratado Antártico

10.18 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Secretario General con respecto a la Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA XXXVII), celebrada en Brasilia (Brasil) del 28 de abril al 7 de mayo de 2014, la cual acogió con beneplácito la elaboración del proyecto de código polar por la Organización. El Comité también tomó nota de que la RCTA XXXVII había reconocido las ventajas de contar con un código polar que abarque tanto la seguridad marítima como la protección del medio ambiente.

Proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS

10.19 El Comité examinó el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio al código polar, junto con los siguientes documentos:

- .1 MSC 93/10/2 (Alemania), en el que se propone:
 - .1 incorporar definiciones de "aguas árticas" y "zona del Antártico" en el nuevo capítulo del Convenio SOLAS;
 - .2 modificar el proyecto de regla 1.3.1 para eliminar la referencia a la regla 1.3 del Convenio SOLAS;
 - .3 suprimir la referencia a la CONVEMAR; y
 - .4 modificar el ámbito de aplicación para exigir que todos los buques (no solamente los dedicados a viajes internacionales) cumplan con el código;
- .2 MSC 93/10/3 (Argentina), en el que se propone:
 - .1 suprimir la expresión "todos los buques" en la regla 1.3, que, en su opinión, es superflua;
 - .2 suprimir la expresión "viajes internacionales" en la regla 2.1 puesto que en las definiciones no se establece una diferencia entre el Ártico y el Antártico;
 - .3 suprimir la regla 2.4 sobre las "limitaciones operacionales" puesto que no cabe prever que los buques que operen en aguas polares no tengan limitaciones operacionales; y
 - .4 excluir los buques no comerciales de la parte I-A ya que no están certificados de acuerdo con el Convenio SOLAS y quedan excluidos de la parte II-A (Medidas de protección ambiental) del Código;
- .3 MSC 93/10/12 (Canadá), en el que se propone retener una cláusula en el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS para aclarar la relación entre el código polar, otros acuerdos internacionales y el derecho internacional; y
- .4 MSC 93/10/17 (Canadá y Estados Unidos), en el que se expresa la opinión de que el ámbito de aplicación de la parte I-A del proyecto de código debería corresponder al ámbito de aplicación de las "Directrices para los buques que operen en aguas polares" (resolución A.1024(26)), es decir, "los buques que naveguen en aguas antárticas o realicen viajes internacionales en aguas árticas".

Utilización de las expresiones "todos los buques" y "viajes internacionales" en el proyecto de reglas 1 y 2, respectivamente

10.20 Al dar comienzo a los debates relativos a las disposiciones sobre el ámbito de aplicación del proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS, el Presidente del Comité manifestó que entendía que la intención de la Organización es aplicar las disposiciones del código polar a los buques nuevos y existentes, certificados en virtud del Convenio SOLAS, con independencia de que dichos buques estén dedicados o no a viajes internacionales. Partiendo de esta base, no se exigirá a los buques no regidos por el Convenio SOLAS que operen en zonas polares que cumplan lo prescrito en el código, aunque podrán hacerlo.

10.21 A la vista de lo anterior y tras un exhaustivo debate, el Comité se mostró de acuerdo con la interpretación del Presidente y encargó al Grupo de trabajo que examinara las disposiciones relativas al ámbito de aplicación que figuran en los proyectos de reglas 1 y 2 del proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS y que preparara el texto en consonancia con ello.

10.22 A continuación, tras examinar las propuestas que figuran en los documentos presentados sobre cuestiones relacionadas con el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS (véase también el párrafo 10.19), y tras el pertinente debate, el Comité encargó al Grupo de trabajo que:

- .1 transfiriera las definiciones de "aguas árticas" y "zona del Antártico" del código al proyecto de regla XIV/1;
- .2 suprimiera los corchetes restantes en la regla 1, en particular en los párrafos 1.1, 1.4 y 1.5, y conservara el texto;
- .3 siguiera examinando la cláusula de reserva en la regla 2;
- .4 suprimiera la regla 2.4 relativa a las "limitaciones operacionales";
- .5 suprimiera los corchetes restantes en la regla 3 y conservara el texto; y
- .6 siguiera examinando el ámbito de aplicación del proyecto de código polar, teniendo en cuenta el ámbito de aplicación del capítulo V del Convenio SOLAS.

Proyecto de código internacional para buques que operen en aguas polares (código polar)

10.23 Tras examinar el proyecto de código internacional para buques que operen en aguas polares (código polar) (SDC 1/26, anexo 3), el Comité adoptó las medidas que se describen a continuación.

Ámbito de aplicación del código polar

10.24 Con respecto al ámbito de aplicación del código, se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos:

- .1 MSC 93/10/3 (Argentina), en el que se propone (párrafo 17) eximir a los buques existentes de algunas prescripciones de estabilidad con avería y de llevar equipo para medir el espesor del hielo, y un nuevo párrafo para

obligar a todos los buques nuevos que operen en aguas polares a cumplir lo dispuesto en la parte I-A, si es aplicable en función del tipo o la categoría del buque, la temperatura del aire, las condiciones del hielo o cualquier otro parámetro especificado en la regla; y

- .2 MSC 93/10/9 (Federación de Rusia), en el que se propone eximir al mar de Bering del ámbito geográfico de aplicación del código polar en la zona polar ártica.

10.25 Tras el pertinente debate, el Comité no aceptó la propuesta (MSC 93/10/9) de eximir al mar de Bering del ámbito geográfico de aplicación del código polar en la zona polar ártica, ya que esta propuesta supondría un cambio significativo y los límites ya se habían acordado anteriormente, teniéndose en cuenta todos los riesgos en la zona ártica. Por lo que respecta a la propuesta que figura en el párrafo 17 del documento MSC 93/10/3, el Comité tampoco la aceptó, al estimar que el texto propuesto no estaba claro.

10.26 A continuación, el Comité tomó nota de la intervención de la delegación de la Federación de Rusia con respecto a la decisión del Comité de no eximir al mar de Bering del ámbito geográfico de aplicación del código polar. En opinión de dicha delegación, las características ambientales de la parte septentrional del mar de Bering son similares a las de aguas heladas que no pertenecen al Ártico.

Definición y uso de la temperatura en el código polar

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

- .1 MSC 93/10/4 (Argentina), en el que se propone (párrafos 1 a 7):
 - .1 añadir las definiciones de "hielo delgado del primer año" y "hielo viejo", de acuerdo con la Nomenclatura de la OMM del hielo marino;
 - .2 en el párrafo 4.1 de la sección 4 debería mantenerse la expresión "de riesgo" entre corchetes, dado que esta evaluación es un elemento crítico en el proceso de certificación de los buques polares y, por tanto, debiera resultar claro el tipo de evaluación que se requiere. También se propuso añadir un nuevo párrafo 4.2;
 - .3 en la sección 5, el párrafo alternativo 5.4 no es en realidad una alternativa sino una disposición adicional para aclarar de qué forma se demuestra el cumplimiento de las disposiciones del código. Por consiguiente, se propuso modificar el texto alternativo e incluirlo como párrafo 5.5; y
 - .4 en el párrafo 1.3.1, la expresión "todo buque que realice un viaje que transcurra en su totalidad o en parte en aguas polares" podría interpretarse de manera distinta a lo dispuesto en el proyecto de regla XIV/3.1 del Convenio SOLAS. En consonancia con esta regla, se propuso reemplazar esta expresión por "los buques que operen en aguas polares" en el párrafo 1.3.1; y
- .2 MSC 93/10/18 (Estados Unidos), en el que se facilita información para considerar los márgenes de proyecto en la definición de temperatura de servicio polar (PST) y modificar el proyecto de prescripciones relativas a las normas de funcionamiento que figuran en el proyecto de código polar.

10.28 Tras el pertinente debate, el Comité acordó remitir estos documentos al Grupo de trabajo para que los examinara más a fondo, según proceda.

Casco, maquinaria y equipo

10.29 Con respecto a las cuestiones relacionadas con el casco, maquinaria y equipo, se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos:

- .1 MSC 93/10/4 (Argentina), en el que se propone (párrafos 11 y 12):
 - .1 capítulo 3 (Estructura del buque): la frase "temperatura de servicio polar" debería eliminarse de los párrafos 3.2.1.1 y 3.3.1; y
 - .2 capítulo 6 (Instalaciones de máquinas): eliminar todo el encabezado entre corchetes y reemplazar, en el párrafo 6.2.1.3, la expresión "buques destinados a operar en el hielo" por la expresión "un buque obligado a poseer refuerzo contra el hielo de acuerdo con las disposiciones del capítulo 3". Esta expresión podría utilizarse en los pocos casos que se presentan, en lugar de incluirla como definición. También se propone suprimir el párrafo 6.3.5 y trasladar el párrafo 6.3.4 al párrafo 6.3.5, ya que no está relacionado con la prescripción funcional en el párrafo 6.2.1.2.3 sino con la del párrafo 6.2.1.3.1;
- .2 MSC 93/10/5 (Canadá y Noruega), en el que se examina la manera de asignar a buques nuevos y existentes una categoría y clase de hielo equivalente en función de un análisis estructural y una evaluación del riesgo. El objetivo es complementar los cuadros genéricos de equivalencias aproximadas en la parte I-B del proyecto de código polar, estableciendo un método para efectuar una evaluación específica del buque. Éste es un enfoque actualizado que tiene en cuenta las observaciones formuladas en el SDC 1; y
- .3 MSC 93/10/8 (Noruega), en el que se formulan observaciones sobre los resultados del SDC 1 con respecto al proyecto de capítulo 3 (Estructura del buque) del código y se propone enmendar la regla 3.3.2 para dejar claro en el código que un buque de categoría C no tiene total libertad para operar en zonas polares en unas condiciones de hielo menos rigurosas que las determinadas para un buque de categoría B, sin cumplir prescripciones adicionales sobre reforzamiento.

10.30 Tras el pertinente debate, el Comité acordó remitir estos documentos al Grupo de trabajo para que los examinara más a fondo, según procediera.

Cuestiones náuticas y operacionales y Manual de operaciones en aguas polares

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

- .1 MSC 93/10/1 (Canadá), en el que se presentan propuestas sobre un índice normalizado para el Manual de operaciones en aguas polares (PWOM) y sobre unas orientaciones adicionales acerca de su contenido detallado, a fin de ayudar a las Administraciones a examinar el ámbito de aplicación, reducir la complejidad de la formación y reducir la posibilidad de malentendidos;

- .2 MSC 93/10/4 (Argentina), en el que se propone (párrafos 10 y 13 a 15):
 - .1 capítulo 2 (PWOM): modificaciones que el Grupo de trabajo deberá estudiar detenidamente;
 - .2 capítulo 7 (Seguridad operacional): a fin de evitar tanto la duplicación como los vacíos reglamentarios entre diversos regímenes relativos a la seguridad operacional de la tripulación, mantener el párrafo 7.3, con modificaciones;
 - .3 capítulos 9 y 10 (Dispositivos y medios de salvamento y Seguridad de la navegación): en el párrafo 9.2.2.1, debería suprimirse la frase "la temperatura de servicio polar", puesto que ya figura en el párrafo 1.4.2, y el párrafo 10.3.1.1.1 debería eliminarse, ya que no existe cobertura internacional garantizada del servicio ni estándares de funcionamiento para la emisión y recepción de información sobre hielo; y
 - .4 capítulo 12 (Planificación del viaje): cuando se solicite el asesoramiento del NCSR 1 con respecto al párrafo 12.5, debería aclararse que el objetivo que se persigue es que las compañías cuenten con un sistema o servicio que les permita supervisar la posición de sus buques en tiempo real y que dicha información esté disponible para los servicios de búsqueda y salvamento y para los servicios de asistencia marítima de las zonas en las que el buque opere;
- .3 MSC 93/10/6 (Canadá), en el que se examina la manera de registrar las capacidades y limitaciones de los buques y el cumplimiento de otras prescripciones del código polar, y se proponen formas de reflejar lo anterior en el Certificado para buque polar y su documentación de apoyo;
- .4 MSC 93/10/7 (Canadá), en el que se examina la carga administrativa que puede soportar un buque que realice su primer viaje o sólo viajes ocasionales en las aguas polares, y se propone que se utilice el PWOM para aliviar dicha carga, así como elaborar orientaciones sobre qué certificados y documentos que han de llevarse a bordo resultan afectados por las operaciones en las aguas polares, e incorporarlas en las partes I-B y II-B del código. También se propone añadir una disposición nueva a la introducción del proyecto de código que indique que el PWOM puede utilizarse como suplemento de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo y se indican en las partes I-B y II-B;
- .5 MSC 93/10/11 (Australia, Nueva Zelanda y OHI), en el que figura una propuesta revisada del preámbulo y el capítulo 10 (Seguridad de la navegación) del proyecto de código polar;
- .6 MSC 93/10/15 (Alemania), en el que se proponen enmiendas al capítulo 12 (Planificación del viaje) del proyecto de código polar, específicamente para sustituir las expresiones "vida silvestre" y "cetáceos" (que están entre corchetes) por la expresión "mamíferos marinos", que incluye los cetáceos (ballenas, delfines y marsopas), pinnípedos (morsas, focas, leones marinos) y osos polares; y

- .7 MSC 93/10/19 (CLIA), en el que se formulan observaciones sobre el capítulo 10 (Seguridad de la navegación), en relación con la posible necesidad de instalar dos ecosondas independientes a bordo de los buques. En este contexto, las investigaciones de la CLIA indican que no existe necesidad imperiosa alguna de prescribir dos ecosondas independientes.

10.32 Tras un exhaustivo debate, el Comité tomó nota, en particular, de las opiniones en el sentido de que el PWOM es obligatorio en virtud del código polar; no obstante, su contenido tiene carácter de recomendación. En este contexto, las limitaciones operacionales del buque deberían consignarse en el Certificado para buque polar.

10.33 A continuación, el Comité acordó remitir el documento MSC 93/10/19 al NCSR 1 para que lo examinase junto con las cuestiones que le había remitido el SDC 1 (véanse también los párrafos 10.37.1, 10.42 y 10.49). El Comité también acordó remitir los documentos relativos a cuestiones náuticas y operacionales y el Manual de operaciones en aguas polares (véase también el párrafo 10.31) al Grupo de trabajo para que los examine más a fondo, según proceda.

Normas basadas en objetivos

10.34 Tras examinar el documento MSC 93/10/16 (Estados Unidos), en el que se formulan observaciones sobre el enfoque actual de la utilización de normas basadas en objetivos y prescripciones funcionales en la parte I-A (Medidas de seguridad) del proyecto de código polar, y se propone adoptar un enfoque similar al del texto del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Comité encargó al Grupo que profundizara en el examen de esta cuestión.

Proyecto de texto de la parte I-B del código polar

10.35 El Comité examinó el documento MSC 93/INF.4 (Noruega), en cuyo anexo se presenta una versión refundida del proyecto de texto existente de la parte I-B del código polar, que contiene las propuestas presentadas al SDC 1, pero no examinadas, y los resultados del HTW 1, y acordó remitir el documento al Grupo de trabajo para que lo examinara más a fondo.

Resultados de otros órganos de la OMI

10.36 El Comité tomó nota de que:

- .1 los capítulos 10 y 11 y el párrafo 12.5 del proyecto de código se remitieron al NCSR 1 para su examen, con miras a ultimarlos y presentarlos directamente al MSC 94;
- .2 los capítulos 8 y 9 del código se remitieron al SSE 1, para que evaluara la necesidad de elaborar normas nuevas de funcionamiento o ensayo, pidiéndole que presentara cualquier observación o propuesta directamente al MSC 93; y
- .3 el capítulo 13 y las deliberaciones sobre el nivel de cualificaciones para los distintos tipos de buques y operaciones se remitieron al HTW 1, para que los examinara y asesorara directamente al MSC 93.

10.37 Teniendo en cuenta lo anterior, el Comité refrendó la recomendación del SSE 1 de sustituir el término "posible" por la expresión "en la medida de lo posible" en el proyecto de código polar, ya que esta última ofrece la flexibilidad deseada, y encargó al Grupo de trabajo que adoptara las medidas que estimase oportunas.

10.38 El Comité examinó la propuesta de enmiendas adicionales al capítulo 13 del proyecto de código polar, que figuran en el párrafo 11.17 y el anexo 3 del documento HTW 1/21, junto con el documento MSC 93/11/2 (Canadá), en el que se propone disponer de una o varias personas cualificadas que no sean miembros de la tripulación (por ejemplo, un piloto de hielos), y acordó remitir el proyecto de texto del capítulo 13 al Grupo de trabajo para que lo examinara más a fondo con miras a ultimarlos. Con respecto al documento MSC 93/11/2, el Comité acordó no remitirlo al Grupo de trabajo, puesto que en el HTW 1 se había mantenido un exhaustivo debate y no procedía reabrir el debate en esta etapa.

Seminario sobre seguridad de las operaciones de los buques en el océano Ártico

10.39 El Comité tomó nota con agradecimiento del documento MSC 93/INF.12 (Finlandia), en el que se presentan los resultados del Seminario sobre seguridad de las operaciones de los buques en el océano Ártico, celebrado en la sede de la OMI el 28 de febrero de 2014. La OMI acogió este seminario junto con el proyecto *Arctic Options: Holistic Integration for Arctic Coastal Marine Sustainability* (Opciones para el Ártico: Integración global de la sostenibilidad de las zonas costeras marinas del Ártico), financiado por la National Science Foundation (Fundación Nacional para la Ciencia) de los Estados Unidos, el Centre Nationale de la Recherche Scientifique (Centro Nacional de Investigaciones Científicas) de Francia y el proyecto *Arctic Climate Change, Economy and Society* (Cambio climático en el Ártico, economía y sociedad), financiado por la Comisión Europea.

Constitución del Grupo de trabajo sobre el código polar

10.40 Tras examinar las cuestiones antedichas, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el código polar y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

- .1 ultimara el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS, basándose en el anexo 2 del documento SDC 1/26 y teniendo en cuenta los documentos MSC 93/10/2, MSC 93/10/3, MSC 93/10/12 y MSC 93/10/17; y
- .2 ultimara el proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares (código polar), basándose en el anexo 3 del documento SDC 1/26 y teniendo en cuenta los documentos presentados a este periodo de sesiones, excepto los documentos MSC 93/10/19 y MSC 93/11/2, y el anexo 3 del documento HTW 1/21.

Informe del Grupo de trabajo

10.41 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 93/WP.7 y Add.1), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se describen a continuación.

Proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS

10.42 El Comité refrendó la recomendación del Grupo de encargar al NCSR 1 que determinara si el ámbito de aplicación de los capítulos 10 y 11 del proyecto de código polar también debería incluir distintos tipos y tamaños de buques, o si sería suficiente abordar estos aspectos en la fase 2 (buques no regidos por el Convenio SOLAS) del código polar.

10.43 A la vista de lo anterior, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que es necesario iniciar con urgencia la segunda fase de elaboración del código polar. El Comité tomó nota, asimismo, de las opiniones de algunas delegaciones que solicitaron obrar con prudencia en la nueva fase, ya que distintos tipos de buques se rigen por normas de seguridad distintas y el proyecto de código polar se había elaborado como complemento del Convenio SOLAS.

10.44 A continuación, el Comité aprobó el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 23, y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a adoptarlo en el MSC 94.

10.45 En este contexto, el Comité tomó nota de las opiniones de algunas delegaciones de que la expresión "ya estén dedicados o no a viajes internacionales" debería incluirse en el proyecto de regla 2.1 (Ámbito de aplicación). No obstante lo anterior, el Comité acordó que este proyecto de regla estaba redactado correctamente y reflejaba la decisión del Comité, por lo que debería permanecer sin corchetes.

Proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares (código polar)

Manual de operaciones en aguas polares (PWOM)

10.46 El Comité tomó nota de la decisión del Grupo de incluir un ejemplo de índice y orientaciones adicionales sobre el contenido detallado del Manual de operaciones en aguas polares (PWOM) como apéndice del proyecto de código polar, que se divide en las partes I (Medidas de seguridad) y II (Medidas de protección ambiental).

10.47 A este respecto, el Comité refrendó la recomendación del Grupo de remitir la parte II (Medidas de protección ambiental) del ejemplo de índice y las orientaciones adicionales sobre el contenido detallado del Manual de operaciones en aguas polares (PWOM) al MEPC 67, según se indica en el anexo 1 del documento MSC 93/WP.7/Add.1, para su examen junto con la introducción y la parte II-A del proyecto de código polar. Se pidió a la Secretaría que adoptara las medidas que estimase oportunas.

Seguridad operacional

10.48 El Comité refrendó la decisión del Grupo de suprimir el capítulo 7 (Seguridad operacional) del proyecto de código polar y de modificar la numeración de los capítulos siguientes para evitar el solapamiento con otros instrumentos internacionales.

Seguridad de la navegación y comunicaciones

10.49 El Comité refrendó la recomendación del Grupo de remitir las siguientes cuestiones al NCSR 1, para su examen cuando se ultimen los capítulos 10 (Seguridad de la navegación) y 11 (Comunicaciones) del proyecto de código polar:

- .1 los párrafos 14 y 15 del documento MSC 93/10/4 (Argentina), sobre la cobertura internacional del servicio y la falta de normas de funcionamiento para emitir y recibir información sobre el hielo, y los sistemas de notificación, respectivamente;

- .2 los párrafos 10, 13 y 14 del documento MSC 93/10/16 (Estados Unidos), en los que se formulan observaciones sobre el efecto jurídico de la falta de vínculo entre prescripciones funcionales específicas y reglas de los capítulos 10 y 11. En este contexto, también debería examinarse la sección 1.1 de la parte I-A del proyecto de código (MSC 93/WP.7/Add.1, anexo 2);
- .3 tomar nota de que en otros capítulos del código la expresión "buques destinados a operar en el hielo" se ha sustituido por la expresión "buques reforzados para el hielo de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 3", y se han elaborado definiciones de las expresiones "operación en el hielo" y "buques destinados a operar a temperaturas del aire bajas";
- .4 considerar la posible reestructuración de las reglas de los capítulos 10 y 11 para armonizarlas con otros capítulos del código, teniendo presente la cuestión planteada en el apartado .2 *supra*;
- .5 basándose en los cambios señalados en el apartado .3 *supra*, considerar la posibilidad de aplicar de manera apropiada las distintas medidas de los capítulos 10 y 11;
- .6 las orientaciones adicionales que figuran en la parte I-B sobre el equipo de supervivencia individual y colectivo; y
- .7 el registro de equipo adicional y limitaciones operacionales para el Certificado para buque polar con respecto al equipo de navegación y comunicaciones.

Proyecto de código polar

10.50 Tras examinar estas cuestiones, el Comité aprobó, en principio, el proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares, que figura en el anexo 24, con miras a adoptarlo junto con el correspondiente proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS.

10.51 Se pidió a la Secretaría que informara al MEPC 67 de los antedichos resultados, según procediese.

11 FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 1º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

11.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 1º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (MSC 93/11) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Implantación de las disposiciones de la regla VI/6 del Convenio de formación sobre formación, familiarización y titulación en materia de protección

11.2 Teniendo presente la necesidad urgente de facilitar orientaciones a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité refrendó la aprobación por parte del Subcomité de la circular STCW.7/Circ.21: "Asesoramiento para los

funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, organizaciones reconocidas y organizaciones de protección reconocidas sobre las medidas que se han de adoptar en los casos en que la gente de mar no esté en posesión de la titulación requerida en virtud de la regla VI/6 del Convenio de formación y los párrafos 4 y 6 de la sección A-VI/6 del Código de formación, a partir del 1 de enero de 2014".

Aclaración de los requisitos de formación y titulación para los oficiales de protección del buque y la gente de mar a la que se asignen tareas de protección

11.3 Teniendo presente la necesidad de facilitar orientaciones a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité refrendó la aprobación por parte del Subcomité de la circular STCW.7/Circ.22: "Asesoramiento para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, organizaciones reconocidas y organizaciones de protección reconocidas, destinado a aclarar los requisitos de formación y titulación de los oficiales de protección de los buques y la gente de mar que tiene asignadas tareas de protección".

Elaboración de orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010

11.4 Teniendo en cuenta la necesidad de brindar más orientaciones sobre la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010, el Comité aceptó ampliar el plazo de ultimación previsto del resultado "Elaboración de orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010" hasta que finalice el periodo de transición, es decir, hasta 2017.

Elaboración de orientaciones sobre la formación del personal encargado de las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra o que interviene en ellas

11.5 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de no adoptar ninguna otra medida relativa al resultado "Elaboración de orientaciones sobre la formación del personal encargado de las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra o que interviene en ellas", y acordó suprimirlo del orden del día bienal del Subcomité (véase el párrafo 20.6).

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

11.6 El Comité recordó que en relación con el punto 10 del orden del día había examinado el proyecto de texto del capítulo 13 del código polar elaborado por el Subcomité, junto con la propuesta del Canadá (MSC 93/11/2). En este contexto, el Comité remitió al Grupo de trabajo sobre el código polar el proyecto de texto del capítulo 13 para que lo ultimara (véase el párrafo 10.38).

11.7 Durante el examen del proyecto de informe del Comité la delegación del Canadá realizó la declaración que figura en el anexo 32.

Elaboración de un formato mundialmente uniforme para el Certificado de formación y enseñanza expedido en virtud del Convenio de formación

11.8 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de no adoptar ninguna otra medida relativa al resultado "Elaboración de un formato mundialmente uniforme para el Certificado de formación y enseñanza expedido en virtud del Convenio de formación", y acordó suprimirlo del orden del día bienal del Subcomité (véase el párrafo 20.6).

Otras cuestiones

11.9 El Comité, tras tomar nota de la preocupación manifestada por el Subcomité en relación con los resultados previstos o no previstos nuevos que se habían incluido en el orden del día del Subcomité y que, tras examinarse en detalle, no requerían ninguna otra medida o resultado, por ser cuestiones que ya estaban adecuadamente contempladas en reglas existentes o que no se consideraban necesarias, acordó analizar más a fondo esta cuestión en relación con los puntos 19 y 20 del orden del día (véanse las secciones 19 y 20).

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

11.10 El Comité 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

11.11 En la presentación del informe (MSC 93/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 7 de la sección A-I/7 del Código de formación y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.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.

11.12 Tras examinar los informes del Secretario General que figuran en el anexo del documento MSC 93/WP.3, el Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada se habían seguido correctamente respecto de tres Partes en el Convenio de formación, y pidió a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.13.

11.13 La delegación de las Islas Cook, tras observar que en muchas reuniones del Comité se había determinado que las Partes en el Convenio de formación estaban dando plena y total efectividad a las disposiciones de las reglas I/7 y I/8 del Convenio de formación, expresó su preocupación por el hecho de que tales Partes en el Convenio de formación no reconocen automáticamente, en virtud de la regla I/10, los títulos expedidos por otras Partes que se ha determinado que también están dando plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio. En su opinión, el Comité debería debatir esta cuestión a fin de identificar los obstáculos que parecen estar impidiendo que lo hagan.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

11.14 El Comité aceptó a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 93/11/1) y pidió a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC/Circ.797/Rev.25.

12 SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 1º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

12.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 1º periodo de sesiones del Subcomité (MSC 93/12) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Recomendación sobre las medidas de seguridad aplicables a los buques existentes para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga

12.2 El Comité decidió examinar el proyecto de circular MSC relativa a la "Recomendación sobre las medidas de seguridad aplicables a los buques existentes para el transporte de vehículos que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión como carga" en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.92.2). A este respecto, la delegación de Noruega declaró que se reservaba su postura acerca del proyecto de circular anterior. El texto completo de su declaración figura en el anexo 32.

Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales para la aprobación de proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 (partes C, D y E) y III del Convenio SOLAS

12.3 El Comité tomó nota, en el contexto de su labor sobre la aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS, de la opinión del Subcomité de que debería disponerse de notas explicativas e información general para apoyar la implantación de las prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento.

12.4 El Comité también tomó nota de la inquietud manifestada acerca de los ejercicios de abandono del buque con botes salvavidas a plena carga y de que los resultados de cualquier propuesta de enmienda a las prescripciones relativas a las pruebas de los botes salvavidas debería mantener el nivel existente de garantía de funcionamiento de los dispositivos de salvamento.

Botes salvavidas de caída libre autozafables

12.5 Tras tomar nota de que se había ultimado la labor relativa a la elaboración de enmiendas al Código IDS en relación con los botes salvavidas de caída libre autozafables, el Comité acordó revocar su acuerdo previo alcanzado en el MSC 78, es decir, mantener en suspenso la parte de la propuesta de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS por la que se prescribe la utilización de botes salvavidas de caída libre autozafables en graneleros, aprobada pero no adoptada, mientras se espera a la verificación de la disponibilidad de dicho equipo (MSC 78/26, párrafo 5.28).

Proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS

Proyecto de regla II-2/9.7.1.1 del Convenio SOLAS

12.6 El Comité decidió examinar las recomendaciones del Subcomité sobre el proyecto de nueva regla II-2/9.7.1.1 del Convenio SOLAS en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.21).

12.7 A este respecto, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1480: "Interpretación unificada de la regla II-2/9.7.1.1 del Convenio SOLAS" para su aplicación a los buques existentes solamente.

Proyecto de código polar

12.8 El Comité recordó que ya se habían considerado las recomendaciones del Subcomité sobre el proyecto de código polar en relación con el punto 10 del orden del día (véase el párrafo 10.37).

12.9 A este respecto, el Comité tomó nota de que el Subcomité, tras haber examinado la versión ultimada de los capítulos 8 (Seguridad/protección contra incendios) y 9 (Dispositivos y medios de salvamento) del proyecto de código polar, conforme a la petición del SDC 1, acordó que podrían necesitarse normas de funcionamiento o de prueba adicionales, pero decidió que no debería iniciarse un examen detallado hasta que los comités adopten el código polar.

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

12.10 El Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado las partes pertinentes del proyecto de código IGF remitidas por el BLG 16 y de que el resultado se había remitido al CCC 1.

Ámbito de aplicación y redacción de enmiendas al Código IDS

12.11 El Comité tomó nota, en el contexto de su labor sobre la aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS, de la opinión del Subcomité con respecto al ámbito de aplicación y la redacción de enmiendas al Código IDS.

Laboratorios de ensayo reconocidos por las Administraciones y disponibilidad de halones

12.12 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de volver a distribuir las circulares anuales FP sobre los halones y los laboratorios de ensayo reconocidos como circulares SSE y actualizarlas únicamente cuando sea necesario, en lugar de distribuir las anualmente.

SISTEMAS DE SUELTA Y RECUPERACIÓN DE LOS BOTES SALVAVIDAS MODIFICADOS EN VIRTUD DE LA CIRCULAR MSC.1/CIRC.1392

12.13 Al examinar el documento MSC 93/12/1 (Dominica), en el que se plantea la necesidad de determinar una forma de garantizar que los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas modificados en virtud de la circular MSC.1/Circ.1392 continúen ajustándose plenamente a las prescripciones del Código IDS aplicable y se propone que el proceso de aprobación de estos sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas modificados debería volver a evaluarse para garantizar que siguen satisfaciendo el espíritu de las reglas, el Comité tomó nota de la información y las deliberaciones conexas del SSE 1. Al examinar la propuesta concreta que figura en el párrafo 6 del documento MSC 93/12/1, el Comité decidió no adoptar ninguna medida específica en relación con la propuesta de reevaluar el proceso de aprobación de los sistemas modificados de suelta y recuperación de botes salvavidas. No obstante, el Comité tomó nota de las inquietudes planteadas por la delegación de Dominica e instó a los Gobiernos Miembros a ser conscientes de las cuestiones destacadas en el documento anterior con respecto al proceso de aprobación.

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

Novedades en relación con las actividades de cooperación técnica y los cursos modelo

13.1 El Comité tomó nota del documento MSC 93/13 (Secretaría), en el cual se informa de las actividades llevadas a cabo desde enero a diciembre de 2013 en relación con la seguridad y la protección (32 actividades regionales, 34 nacionales y 65 mundiales) e información sobre las actividades relacionadas con la seguridad y la protección que se llevarán a cabo en 2014 y 2015, las cuales figuran en los documentos TC 63/4(a) y TC 63/14, que contienen el Programa integrado de cooperación técnica aprobado para el bienio.

13.2 El Comité también tomó nota del documento MSC 93/13/1 (Secretaría), en el cual se informa de la publicación de 72 cursos modelo en inglés, de los cuales 30 se han traducido al francés y 34 al español. De los cursos traducidos, 27 se han publicado en francés y 25 en español, y la traducción de los demás cursos se está llevando a cabo de forma gradual, utilizando los recursos existentes.

13.3 El Comité agradeció la información facilitada sobre la ejecución de las actividades de cooperación técnica y la elaboración de cursos modelo e instó a los Gobiernos y el sector a que contribuyan al Fondo de cooperación técnica, según proceda.

14 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

Generalidades

14.1 El Comité recordó que el MSC 92 (MSC 92/26, párrafo 16.4) había pedido al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara al MSC 93 una evaluación preliminar de la repercusión que pueden tener en la creación de capacidad y en las necesidades de asistencia técnica las enmiendas aprobadas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados no previstos relativos a los instrumentos de obligado cumplimiento que se habían aprobado en dicho periodo de sesiones.

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

14.2 El Comité examinó el documento MSC 93/14 (Vicepresidente), que contiene los resultados de la evaluación preliminar mencionada anteriormente, y tomó nota de que, en general, se determinó que ninguno de los 17 puntos del anexo 2 relacionados con las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento repercutirían en la creación de capacidad. Sin embargo, se señaló la necesidad de asistencia técnica para las actualizaciones de la legislación nacional, que la Organización podría prestar a los Estados Miembros a través de la cooperación y la asistencia técnicas. Con respecto a la evaluación de los puntos del anexo 3 del documento MSC 93/14, el Comité acordó que era posible que fuera necesario hacer un seguimiento oportuno de los resultados.

14.3 El Comité acordó que no sería necesario constituir el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) y pidió al Vicepresidente que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara al MSC 94 una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad o las necesidades de asistencia técnica relacionadas con las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relacionados con las medidas nuevas propuestas que se aprueben en el presente periodo de sesiones.

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

Generalidades

15.1 El Comité recordó que el MSC 90, tras examinar parte del informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad (Grupo de trabajo GBS/EFS) (MSC 90/WP.7), había remitido las recomendaciones definitivas sobre 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 que lo asesoraran.

15.2 El Comité también recordó que el MSC 91, tras examinar el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 91/WP.6), había remitido a los subcomités pertinentes las recomendaciones del estudio de EFS sobre el transporte marítimo en condiciones seguras de mercancías peligrosas (DSC 16/6) y el Estudio de EFS relativo a los petroleros para crudos (MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2).

15.3 El Comité recordó, además, que el MSC 92 había vuelto a constituir el Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad (EFS) y que le había dado instrucciones para que examinara los estudios de la AESM y GOALDS (SLF 55/INF.6, SLF 55/INF.7, SLF 55/INF.8 y SLF 55/INF.9). El MSC 92 también remitió los estudios de la AESM y GOALDS, junto con los correspondientes documentos con observaciones, al SDC 1, a fin de que los continuara examinando desde el punto de vista técnico (véanse los párrafos 6.9 y 10.4).

Resultados de los subcomités

15.4 El Comité examinó los resultados del DSC 18, NAV 59, SDC 1, HTW 1 y SSE 1 relacionados con los estudios de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general, la seguridad de los buques de pasaje, la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas y los petroleros para crudos (MSC 93/15) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 15.5 a 15.12.

Seguridad de los buques de carga general

15.5 El Comité tomó nota de que el DSC 18 había señalado que los instrumentos pertinentes (es decir, el Código IMSBC y el Código ESC) tratan la estiba de cargas a granel y de artículos pesados, y había recomendado al Comité que no se adoptaran medidas adicionales sobre esta cuestión, y le había invitado a que tomara nota de que ya se había concluido la labor sobre este resultado (véase también el párrafo 15.15).

15.6 El Comité tomó nota de que, en relación con la RCO 2 (SIVCE con SIA y RADAR, sólo para las nuevas construcciones), la RCO 27 (Alarma para la guardia de anclaje integrada en el SIVCE, sin costo adicional si los SIVCE están ya integrados en el puente) y la RCO 32 (Combinación de la alarma para la guardia con el piloto automático), el NAV 59 señaló que las RCO habían resultado ser rentables basándose en el GCAF (coste bruto de evitar una muerte), acordó que no era necesario adoptar ninguna otra medida a este respecto e invitó al Comité a que tomara nota de que se había concluido la labor sobre este resultado (véase también el párrafo 15.15).

15.7 El Comité tomó nota de que el SDC 1 había decidido que era necesario disponer de más tiempo para considerar posibles medidas para consolidar las responsabilidades sobre mantenimiento de la maquinaria de los buques en el contexto de la implantación de las prescripciones del sistema de gestión de seguridad y de los reconocimientos de los buques, y había invitado a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al SDC 2. En vista de lo anterior, el Comité acordó ampliar el plazo de ultimación previsto para este resultado hasta 2015.

Seguridad de los buques de pasaje

15.8 El Comité recordó que el informe del Grupo de expertos en EFS sobre el examen de los estudios de la AESM y GOALDS y los resultados del SDC 1 relacionados con la seguridad de los buques de pasaje (documentos MSC 93/6/2 y MSC 93/6, respectivamente) se habían examinado en relación con el punto 6 del orden del día (véase el párrafo 6.9).

Transporte marítimo en condiciones seguras de mercancías peligrosas

15.9 El Comité tomó nota de que el STW 44 había invitado a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran al MSC 93 propuestas para un nuevo resultado no previsto a fin de enmendar el Código de formación con el objeto de ampliar el alcance de la competencia "luchar contra incendios y extinguirlos" a fin de que abarque la lucha contra incendios en la que intervengan materias que reaccionan con el agua.

15.10 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos al respecto en este periodo de sesiones, decidió que no era necesario adoptar ninguna otra medida y señaló que se había concluido la labor sobre este resultado.

Petroleros para crudos

15.11 El Comité tomó nota de que el HTW 1 había decidido continuar examinando la RCO 8 (Formación en procedimientos para trabajos en caliente) en su próximo periodo de sesiones, teniendo en cuenta que varias cuestiones planteadas respecto de la RCO 8 ya se habían tratado en la sección A-V/1 con la adopción de las Enmiendas de Manila de 2010 y que no se había presentado al HTW 1 ningún documento sobre esta cuestión.

15.12 El Comité también tomó nota de que el SSE 1 había examinado brevemente los documentos MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2 (Dinamarca), que facilitaban información sobre el estudio de EFS relativo a los petroleros para crudos llevado a cabo en el marco del proyecto de investigación SAFEDOR, y que había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al SSE 2.

Procedimiento para examinar los resultados de los estudios de EFS

15.13 El Comité examinó la propuesta de la IACS de elaborar procedimientos más específicos respecto de cómo deberían darse instrucciones más claras a los subcomités a fin de tratar las RCO contenidas en los estudios de EFS que se les remitan, lo cual tuvo una buena acogida por parte del Grupo de expertos en EFS y posteriormente fue refrendado por el Comité. Tras un prolongado debate, el Comité decidió que era necesario elaborar un procedimiento específico y acordó en particular:

- .1 que debería elaborarse un procedimiento nuevo en forma de directrices para el Comité con miras a proporcionar a los subcomités instrucciones claras respecto de cómo debería continuar tratándose las RCO refrendadas;

- .2 habría un vínculo entre el examen de los nuevos resultados no previstos y las RCO que se propongan;
- .3 los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales deberían tener en cuenta un procedimiento nuevo al llevar a cabo estudios de EFS;
- .4 se debería revisar en consecuencia el apéndice 10 del anexo de las "Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI" (MSC-MEPC.2/Circ.12); y
- .5 en el MSC 94 se debería constituir un grupo de trabajo sobre evaluación formal de la seguridad para que tratara esta cuestión, posiblemente como un grupo de trabajo conjunto, y las cuestiones sobre las normas basadas en objetivos (GBS) (véanse los párrafos 5.4 y 20.30).

15.14 En vista de lo anterior, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al MSC 94.

Recomendaciones y observaciones de la IACS sobre la labor de los subcomités relacionada con los estudios de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general

15.15 Teniendo en cuenta las decisiones señaladas en los párrafos 15.13 y 15.14, el Comité acordó examinar en un futuro, basándose en el nuevo procedimiento para examinar los resultados de los estudios de EFS, las recomendaciones y observaciones que figuran en el documento MSC 93/15/1 (IACS), el cual contenía un informe de situación y análisis exhaustivos a fin de facilitar una visión completa de la labor que han llevado a cabo los subcomités pertinentes para examinar las RCO, remitidas por el Comité, del estudio de EFS sobre seguridad de los buques de carga general, realizado por la IACS.

Curso de formación en EFS

15.16 El Comité tomó nota del generoso ofrecimiento de la IACS de impartir gratuitamente un curso de formación en EFS, de un día, a los delegados que asistan al III 1, y facilitar a la Organización una presentación para cargarla en la página IMODOCS y agradeció a la IACS sus esfuerzos para que el entendimiento del proceso de EFS fuera más generalizado.

Notificación de accidentes y sucesos

15.17 Tras examinar el documento MSC 93/15/2 y Corr.1 (ICS y otros), en el que se examina la prescripción de que los Estados de abanderamiento notifiquen accidentes y sucesos y se formulan las observaciones siguientes:

- .1 para la Organización sería una aportación más sólida y valiosa si las disposiciones que figuran en las reglas actuales, que determinan que las notificaciones estén condicionadas por opiniones subjetivas (por ejemplo, "siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendría realizar en el presente convenio"), se complementaran con la elaboración y presentación de un análisis objetivo;

- .2 es posible valorar la calidad de las notificaciones de los Estados de abanderamiento comparándolas con otras fuentes de información. La Organización podría hacer esto de manera sistemática; y
- .3 se lograrían beneficios considerables si fuera posible realizar búsquedas en todo el contenido de la base de datos del módulo de siniestros del GISIS y si éste fuera totalmente programable.

El Comité consideró cómo recabar datos completos de alta calidad sobre las investigaciones de siniestros. El Comité tomó nota del problema que representa la falta de notificación y de las ventajas que reportaría efectuar el análisis de los datos de los informes de investigación de siniestros, y señaló que agradecería todas las medidas que pudieran mejorar la notificación por todos los interesados, pero no apoyó la propuesta de clasificar la calidad de los informes.

15.18 El Comité identificó las cuestiones concretas que es posible que requieran un examen técnico más a fondo, en particular, las posibles razones de la presunta falta de notificación por los Estados de abanderamiento y la diferencia entre el número de informes iniciales y definitivos; y la necesidad de que el módulo GISIS sobre siniestros y sucesos marítimos (MCI) permita efectuar búsquedas y análisis de toda la información que contiene el módulo.

15.19 El Comité reconoció que el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III) es el órgano técnico competente para examinar estas cuestiones en detalle y dio instrucciones a dicho subcomité para que examinara estas cuestiones específicas (véase el párrafo 15.18), teniendo en cuenta las opiniones manifestadas y las orientaciones que se darán a la Secretaría respecto de la mejora de la capacidad de programación y de las funciones de búsqueda del módulo MCI, en relación con su punto del orden del día titulado "Estadísticas e investigaciones de siniestros", y asesorara al MSC 94 sobre la mejor manera de proceder al respecto.

15.20 El Comité también invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran al MSC 94 observaciones sobre las cuestiones planteadas en el documento MSC 93/15/2.

Modelo de evaluación de la seguridad de los buques basado en el tiempo para los proyectos innovadores

15.21 El Comité tomó nota del documento MSC 93/INF.9 (República de Corea), que trata del modelo de evaluación de la seguridad de los buques basado en el tiempo (SSAM) para los proyectos innovadores de buques, que se elaboró como un ejemplo del modelo genérico definido de EFS.

Ampliación del plazo de ultimación previsto

15.22 Tras examinar todas las cuestiones relacionadas con este punto del orden del día, el Comité acordó ampliar hasta 2015 el plazo de ultimación previsto para el resultado "Examen de la seguridad de los buques de carga general" (5.2.1.3).

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

Generalidades

16.1 El Comité examinó el documento MSC 93/16 (Secretaría) y tomó nota de que había disminuido el número de ataques de piratería en todo el mundo y de que, desde mayo de 2012, ningún buque regido por el Convenio SOLAS había sido secuestrado en la zona del océano Índico occidental; este era el resultado previsto tras las decisivas medidas adoptadas por las fuerzas navales internacionales en la región, las medidas de a bordo implantadas por las compañías navieras, los capitanes y sus tripulaciones, así como el despliegue de equipos profesionales de protección. Sin embargo, el Comité tomó nota con inquietud de la situación en el golfo de Guinea, que no ha mejorado perceptiblemente, dado que en 2012 se notificó el secuestro de nueve buques y en 2013 se notificó el secuestro de otros nueve buques.

16.2 El Comité tomó nota de la solicitud de la Asamblea de examinar las disposiciones de la resolución A.1069(28): "Prevención y represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en el golfo de Guinea", y elaborar, si fuera necesario y cuando fuera necesario, orientaciones y recomendaciones a fin de permitir a los Gobiernos Miembros y al sector del transporte marítimo implantar sus disposiciones, teniendo en cuenta las tendencias y prácticas actuales y emergentes.

16.3 El Comité recordó las medidas adoptadas en la región a fin de tratar esta cuestión, que habían desembocado en la adopción del "Código de conducta relativo a la represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en África occidental y central" (Código de conducta) en junio de 2013. Expresó su agradecimiento por las contribuciones recibidas de China, el Japón y el Reino Unido para el Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central de la OMI, y a Noruega por su apoyo financiero. El Comité también tomó nota de que se había elaborado y se estaba implantando una estrategia revisada y general de la OMI para implantar medidas de protección marítima sostenibles en África occidental y central. La Secretaría ya había publicado esta información en el sitio en la Red de la OMI: <http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx>.

16.4 La delegación de Camerún informó al Comité de las últimas novedades respecto de los esfuerzos de la región para reprimir la piratería y otros delitos marítimos desde la reunión de Jefes de Estado y Gobierno celebrada en Yaoundé (Camerún), en junio de 2013. Estos esfuerzos incluyeron el proceso de implantación para el Código de conducta y una serie de reuniones para la creación del Centro de Coordinación Interregional previsto por los Jefes de Estado. La declaración completa de la delegación de Camerún figura en el anexo 32.

16.5 Si bien se llegó a un consenso respecto de las ventajas de las actividades de cooperación técnica ejecutadas por la Secretaría de la OMI hasta la fecha en apoyo de la implantación del Código de conducta, algunas delegaciones señalaron que es necesario adoptar nuevas medidas a fin de erradicar la piratería, entre ellas potenciar la comunicación y la colaboración entre los Estados de la región. Sin embargo, varias delegaciones también señalaron la atención a la labor que están llevando a cabo en la región actualmente los Estados Miembros y los organismos regionales. La delegación de Nigeria solicitó la participación de los Estados Miembros en el proceso de elaboración de iniciativas de creación de capacidad en la región y en la adopción de decisiones relacionadas con los gastos del Fondo fiduciario.

16.6 La delegación de Angola encomió los ejercicios teóricos llevados a cabo en el marco de la estrategia de la OMI y solicitó que se presentara al Comité un informe de dichos ejercicios con una evaluación respecto de si los Estados que han participado en la actividad están logrando el resultado previsto de los mismos. La declaración completa de la delegación de Angola se presenta en el anexo 32.

16.7 La delegación de Ghana informó al Comité de que ya estaba en funcionamiento el centro nacional de intercambio de información situado en Ghana, el cual tiene dotación las 24 horas del día. La delegación de Liberia señaló que, para alcanzar satisfactoriamente los objetivos del Código, era necesario que los Estados de la región se responsabilizaran de estas cuestiones.

16.8 El Comité también tomó nota de la actualización de las actividades del Centro de intercambio de información ReCAAP, y la declaración completa del observador de ReCAAP-ISC figura en el anexo 32.

16.9 El observador de BIMCO señaló las inquietudes de ICS, BIMCO, INTERTANKO e INTERCARGO en cuanto a que el número de ataques en la región del golfo de Guinea no estaba disminuyendo y que, de hecho, la tendencia general era al alza; que el número de secuestros de tripulaciones iba en aumento y que este nivel de riesgo era inaceptable. La declaración completa de los observadores de BIMCO, ICS, INTERTANKO e INTERCARGO figura en el anexo 32.

16.10 El Secretario General, en respuesta a las intervenciones de las delegaciones acerca de este punto del orden del día, manifestó su agradecimiento por los resultados de las distintas reuniones y actividades como parte del esfuerzo para implantar las disposiciones del Código de conducta. A diferencia del Código de conducta de Djibouti, este Código de conducta es una iniciativa de la CEEAC, la CEDEAO y la Comisión del Golfo de Guinea, con el apoyo de la OMI. También agradeció a los Estados Miembros que habían efectuado donaciones al Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central y aseguró a las delegaciones que la Secretaría de la OMI garantizaría la gestión adecuada del Fondo y que las actividades que se financiaran con el mismo serían beneficiosas para todos los países de África occidental y central afectados por la piratería y otras actividades ilícitas. La Secretaría también se aseguraría de que se comunicara al Comité y a los demás órganos pertinentes de la Organización información actualizada sobre las medidas adoptadas, en particular el Comité de cooperación técnica y el Consejo. El Secretario General también hizo hincapié en la necesidad de establecer un régimen de protección nacional y portuaria en cada país y en que las actividades que se coordinen en el marco del programa de cooperación técnica de la Organización, incluidos los ejercicios teóricos, sean parte de la estrategia para establecer o fortalecer dichos regímenes de protección. El Centro de intercambio de información sobre comercio marítimo de Accra (Ghana), establecido con la asistencia del OCIMF, que se ha inaugurado muy recientemente, fue otro paso importante para resolver el problema de la piratería y otras actividades ilícitas en la región. El Secretario General hizo hincapié en la necesidad de que los Estados y el sector del transporte marítimo presenten informes completos y precisos de los sucesos. Al concluir su intervención, el Secretario General alentó a los Estados Miembros, las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales a que contribuyan financieramente al Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central, y señaló que acogería con beneplácito todas las contribuciones en especie.

16.11 El Comité concluyó este punto instando a los Estados Miembros a que apoyen la implantación de los proyectos de la OMI sobre protección marítima para África occidental y central, con contribuciones financieras al Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central de la OMI o mediante contribuciones en especie.

Directrices provisionales sobre medidas relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería frente a las costas de Somalia

16.12 El Comité examinó el documento MSC 93/16/1 (Italia y otros) y tomó nota de que el Grupo de trabajo 3 del Grupo de contacto sobre piratería frente a las costas de Somalia había elaborado directrices provisionales relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería con base en Somalia.

16.13 Si bien el Comité respaldaba los objetivos del proyecto de directrices, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra opinaron que, no obstante lo dispuesto en la resolución A.1044(27): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", las directrices eran una cuestión que debería examinar la Organización Internacional del Trabajo, dado que varios de los aspectos le competen y, de hecho, son complementarios al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM). También se expresó cierta inquietud por la posibilidad de que varios elementos de la propuesta fueran incompatibles con las últimas enmiendas del CTM.

16.14 La delegación de Noruega recordó que en la resolución A.1044(27) se instaba a la Organización a examinar y mejorar las directrices para la gente de mar y que, por tanto, la Organización tenía una función que desempeñar en la publicación de dichas orientaciones.

16.15 En consecuencia, el Comité dio instrucciones a la Secretaría para que remitiera el documento a la OIT, a fin de que lo examinara y adoptara medidas para avanzar en la ultimación de las directrices, e informara al Comité de las medidas adoptadas en su próximo periodo de sesiones.

Protección privada armada – Especificación accesible al público (PAS) 28007 de la ISO

16.16 El Comité recordó la decisión del MSC 90 de que la ISO era la organización más idónea para elaborar normas sobre las compañías privadas de protección marítima (PMSC), con las orientaciones de la OMI, y que se había facilitado 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 orientaciones respecto de las reglas sobre el uso de la fuerza, a fin de prestarle asistencia en la elaboración de la nueva norma ISO.

16.17 El Comité también recordó que, durante el MSC 91, la ISO había presentado información sobre los avances realizados respecto de la nueva especificación disponible para el público (PAS) 28007 de la ISO, publicada en noviembre de 2012, y que la ISO estaba trabajando en la inclusión de las "Reglas sobre el uso de la fuerza" (MSC 92/INF.14) como parte de la enmienda a la PAS 28007 de la ISO ("Reglas de la serie 100").

16.18 El Comité examinó el documento MSC 93/16/2 (ISO) y tomó nota de que, tras la elaboración de la PAS 28007 de la ISO, las compañías privadas de protección marítima (PMSC) ya pueden certificarse conforme a esta norma voluntaria del sector, como parte del esfuerzo del sector para facilitar la implantación internacional uniforme. El Comité también tomó nota de los pormenores del enfoque adoptado por el Reino Unido a este respecto.

16.19 El Comité examinó el documento MSC 93/16/3 (Islas Marshall y BIMCO) y tomó nota de las inquietudes manifestadas en el documento en cuanto a que es posible que algunos Gobiernos estén considerando la utilización del Código de conducta internacional para proveedores de servicios de seguridad privada (ICoC) como norma para la aprobación del personal privado de protección armada (PCASP), en vez de la PAS 28007 de la ISO.

16.20 La delegación del Reino Unido, en respuesta a las inquietudes planteadas por los coautores, declaró que el Reino Unido no tenía conocimiento de que ningún Estado utilizara el ICoC para la certificación de las PMSC, y señaló que el ICoC no era una norma sino una serie de principios.

16.21 El Comité tomó nota con satisfacción de la elaboración por la ISO de la PAS 28007 de la ISO, y varios Estados Miembros informaron al Comité de que sus organismos nacionales ya habían certificado y continuarían certificando a PMSC utilizando la PAS 28007 de la ISO y que, en consecuencia, respaldaban la propuesta de la ISO de enmendar la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2 a fin de que hiciera referencia a la PAS 28007 de la ISO.

16.22 La delegación de Alemania tomó nota con satisfacción de la elaboración de una norma internacional, pero no estaba a favor de la inclusión, en la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2, de la oración propuesta en el documento de la ISO por varias razones, tales como que dicha referencia implicaría la solicitud de certificación conforme a la PAS 28007 de la ISO, sin tener en cuenta medidas alternativas y posiblemente más efectivas, por ejemplo procedimientos nacionales de concesión de licencias/certificación equiparables o, incluso, de alcance más amplio. Las directrices de la OMI tienen por objeto facilitar orientaciones generales para el empleo de PCASP a bordo de los buques y están destinadas a constituir la base de la implantación nacional. Por consiguiente, la incorporación de una prescripción específica sobre la implantación concreta de la certificación excede del propósito de las directrices.

16.23 La delegación de Noruega señaló que la certificación PAS 28007 de la ISO era un indicador útil para ayudar a los Estados Miembros a evaluar a las PMSC y que se entendía que prevalecería la legislación nacional, independientemente de la naturaleza de la norma ISO, si bien ésta debería considerarse un instrumento complementario y no contradictorio.

16.24 Algunas delegaciones señalaron que sus Administraciones habían elaborado normas nacionales que eran más estrictas que las prescripciones de la PAS 28007 de la ISO y que ya se habían certificado PMSC conforme a dichas normas nacionales. Algunas delegaciones también reiteraron el acuerdo previo del Comité de que el empleo de PCASP era una cuestión que quedaba a discreción de los Estados de abanderamiento.

16.25 El observador de la ISO recordó al Comité que, en respuesta a su decisión de no respaldar la autocertificación ni la autorreglamentación por las PMSC, el Comité había solicitado a la ISO que elaborara normas para las PMSC, basándose en las orientaciones de la OMI, y que la ISO había publicado la PAS 28007 de la ISO, la cual había puesto a disposición para la certificación independiente. También se observó que las normas de la ISO eran de carácter voluntario y que, como la ISO no tiene funciones de acreditación, dicha organización se había puesto en contacto con el Foro Internacional de Acreditación (IAF), que tiene el único sistema internacional de acreditación, para avanzar en esta cuestión. La ISO también señaló que cada Gobierno podría y debería realizar cambios basándose en sus propias prescripciones nacionales. La declaración completa de la ISO figura en el anexo 32.

16.26 Tras un exhaustivo debate, el Comité acordó que la elaboración por la ISO de la norma debería reflejarse y referenciarse adecuadamente en las orientaciones de la OMI sobre las PMSC que figuran en la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2, pero que esto requeriría

cierta cautela al preparar el texto a fin de que contemple las propuestas formuladas en el Pleno. Aunque varias delegaciones instaron al Comité a que acordara un texto enmendado en el presente periodo de sesiones, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra propusieron aplazar esta cuestión hasta el próximo periodo de sesiones.

16.27 El Comité agradeció a la ISO su labor y una vez más alentó a los Estados Miembros a que pongan la PAS 28007 de la ISO en conocimiento de sus organismos nacionales de normalización, y a las PMSC, propietarios de buques y otros interesados a que estudien y apliquen esta PAS, según proceda. Asimismo, respecto del proceso de acreditación y certificación, los Estados Miembros deberían ponerse en contacto con sus órganos nacionales de acreditación, que estén acreditados por el IAF. La lista de órganos miembros reconocidos por el IAF puede encontrarse en el sitio en la Red del IAF (<http://www.iaf.nu>).

16.28 El Comité reafirmó su apoyo a la PAS 28007 de la ISO y alentó a los Estados Miembros a que presentasen documentos para su próximo periodo de sesiones sobre la mejor manera de reflejar la importancia de la PAS 28007 de la ISO en las orientaciones de la OMI respecto del empleo de PCASP.

Medidas adoptadas para luchar contra los actos de piratería perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, el golfo de Adén y el océano Índico occidental

16.29 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 93/16/INF.5 (República Islámica del Irán) respecto del programa de escoltas del Gobierno de la República Islámica del Irán para los buques de pabellón iraní y otros, y sobre la política nacional de dicho país relativa al personal armado cualificado a bordo de sus buques.

16.30 La delegación de Omán acogió con beneplácito los esfuerzos realizados por la comunidad internacional para reprimir la piratería con base en Somalia, que han conducido a la situación actual, en la cual se ha erradicado la piratería frente a las costas de Omán. En consecuencia, la delegación de Omán pidió que se suprimiera el mar de Omán de la zona de alto riesgo, tal como se define en las mejores prácticas de gestión elaboradas por el sector (BMP 4). La declaración completa figura en el anexo 32.

16.31 En respuesta a la solicitud de Omán, el observador de la ICS señaló que la información recibida de las fuerzas navales indicaba que persistían las actividades de piratas somalíes y que aún existía el riesgo de actos de piratería en aguas del mar de Omán. En consecuencia, la mesa redonda de las asociaciones internacionales del transporte marítimo (ICS, BIMCO, INTERTANKO e INTERCARGO) había acordado que, de momento, se mantuvieran los límites geográficos de la zona de alto riesgo tal como estaban.

Información sobre la cooperación internacional en medidas de lucha contra la piratería para garantizar la seguridad de la gente de mar en buques de pabellón extranjero en contra de la piratería

16.32 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 93/INF.10 (República de Corea) sobre las ventajas de establecer un sistema de cooperación entre los Estados de abanderamiento, los propietarios de buques y el Estado, o los Estados, de los que sean nacionales los marinos, que utilice el sistema de lucha contra la piratería de cada Estado, a fin de proteger a la gente de mar de diversas nacionalidades a bordo de los buques.

17 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Implantación del Código IMSBC

17.1 El Comité, tras recordar que el MSC 92 había adoptado enmiendas al Código IMSBC, cuya entrada en vigor está prevista (en virtud del capítulo VI del Convenio SOLAS) para el 1 de enero de 2015, examinó el documento MSC 93/17 (INTERCARGO e IACS), en el que se señala a la atención de todos los interesados la importancia que tiene la implantación plena y adecuada, y el cumplimiento, de las disposiciones del capítulo VI del Convenio SOLAS y del Código IMSBC a fin de facilitar la seguridad de las tripulaciones, los buques y las cargas.

17.2 El Comité tomó nota de que, desde la entrada en vigor del Código IMSBC, se había informado de varios siniestros relacionados con buques que transportaban cargas contempladas en el Código y que se habían saldado con la muerte de muchos marinos. Por consiguiente, numerosas delegaciones se hicieron eco de las preocupaciones suscitadas en el documento MSC 93/17. En las consiguientes deliberaciones el Comité:

- .1 tomó nota de que el Código no se refiere a un tipo determinado de buque ni incluso a buques por encima de un cierto tamaño, sino que es pertinente para todos los buques que transportan cargas secas a granel. En consecuencia, las disposiciones del Código no sólo son aplicables a los graneleros especializados de grandes dimensiones, sino también a los buques de carga general más pequeños que transportan cargas sólidas a granel y que pueden efectuar travesías costeras;
- .2 instó a todas las partes relacionadas con las operaciones de buques que transportan cargas sólidas a granel a que se aseguren de que las cargas se embarquen, transporten y desembarquen de conformidad con las prescripciones reglamentarias aplicables, en particular las disposiciones del Código IMSBC, a fin de velar por la seguridad y la integridad estructural de los buques en todo momento;
- .3 señaló a la atención de todos los interesados las publicaciones, guías y diagramas de flujo que han presentado las asociaciones del sector, las sociedades de clasificación y otras organizaciones a fin de facilitar la implantación del Código IMSBC; y
- .4 invitó a las delegaciones a que determinen qué medidas adicionales pueden adoptarse para promover la implantación mundial y el cumplimiento de las disposiciones del capítulo VI del Convenio SOLAS y el Código IMSBC por todas las partes relacionadas con el transporte de cargas sólidas a granel.

17.3 En este contexto, el Secretario General declaró que, teniendo presente el lema del Día Marítimo Mundial de 2014: "Convenios de la OMI: Implantación efectiva" y en aras de mejorar el cumplimiento mundial del Código, la Secretaría elaboraría un nuevo programa de cooperación técnica en el marco del PICT, tras mantener las pertinentes consultas con todas las partes relacionadas con el transporte de cargas sólidas a granel, y proporcionaría información sobre el apoyo que la OMI podría brindar en el próximo periodo de sesiones del Comité.

17.4 El Comité también examinó el documento MSC 93/17/4 (República Popular Democrática de Corea), en el que se propone examinar el capítulo VI del Convenio SOLAS con miras a prescribir que se conserve a bordo de los buques la información sobre la carga, a fin de que la verifiquen las autoridades del Estado rector del puerto, y examinar también la metodología necesaria para verificar la implantación eficaz del Código a través de la auditoría de los Estados Miembros de la OMI, y decidió que esta propuesta constituiría un nuevo resultado no previsto. Por consiguiente, el Comité invitó a los Estados Miembros interesados a que presentaran propuestas de nuevos resultados no previstos de conformidad con las Directrices de los Comités.

Aclaración de la aplicación de la regla II-2/10.5.2.2 del Convenio SOLAS

17.5 El Comité examinó el documento MSC 93/17/1 (IACS), en el que se solicita una aclaración con respecto a si el capítulo II-2 del Convenio SOLAS prescribe que se debe disponer de equipo de espuma portátil en todos los espacios de máquinas con motores de combustión interna o solamente en los espacios de máquinas de categoría A, y acordó modificar el título de la regla II-2/10.5.2 del Convenio SOLAS para especificar que su ámbito de aplicación se limita a los espacios de máquinas de categoría A, y encargó a la Secretaría que preparara un proyecto de enmienda para que el Comité lo examinara más a fondo.

17.6 Tras examinar el proyecto de enmienda preparado por la Secretaría (MSC 93/WP.12), el Comité aprobó el proyecto de enmienda a la regla II-2/10.5.2 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 25, con miras a su posterior adopción en el MSC 94.

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

17.7 El Comité recordó que el MSC 87 había acordado un proceso mediante el cual la Secretaría actualizaría la lista publicando circulares anuales en las que se enumerasen solamente las enmiendas a la lista, y que también había dado instrucciones a los subcomités para que examinaran cada cuatro años partes específicas de la lista preparada por la Secretaría, para la posterior aprobación por el Comité de una lista refundida revisada.

17.8 El Comité también recordó que el MSC 87 había señalado que se facilitaría una lista refundida, permanentemente actualizada, para que pudiera descargarse electrónicamente a través del GISIS, y había invitado a los Estados Miembros a que, una vez elaborado el módulo, introdujeran información en GISIS sobre la implantación solamente de los instrumentos no obligatorios, adoptados mediante resoluciones de la Asamblea o del Comité, y cargaran en el sistema la legislación nacional correspondiente que estimen oportuna.

17.9 Se informó al Comité de que, en respuesta a la iniciativa del MSC 87 de elaborar una lista general de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio, el Comité jurídico y el Comité de facilitación habían compilado listas que se publicaron en la circular LEG.2/Circ.2 y que se incluyeron en el sitio en la Red de la OMI, respectivamente, mientras que el Comité de protección del medio marino debe adoptar las medidas similares que estime oportunas.

17.10 En este contexto, el Comité examinó los documentos MSC 93/17/3 y MSC 93/INF.2 (Secretaría), que contienen información sobre el estado de elaboración de un módulo GISIS relativo a una lista general de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio, así como una propuesta de solución alternativa para actualizar la lista.

17.11 Tras el pertinente debate, el Comité llegó a un acuerdo sobre la solución alternativa al ciclo de cuatro años para el proceso de actualización y adoptó las medidas siguientes:

- .1 autorizó a la Secretaría a que traspase la lista refundida que figura en el anexo del documento MSC 93/INF.2 al módulo pertinente del GISIS y, a continuación, la actualice directamente;
- .2 a reserva de que el Comité jurídico y el Comité de facilitación adopten decisiones en el mismo sentido, pidió a la Secretaría que traspase al GISIS la información que figura en las listas elaboradas por estos comités;
- .3 también pidió a la Secretaría que informara al MEPC de las novedades recientes a este respecto, según procediera;
- .4 invitó a los órganos pertinentes de la OMI a que, al elaborar instrumentos nuevos, considerasen las consecuencias de la aprobación y/o adopción por su parte de instrumentos no obligatorios existentes, de modo que la lista pueda mantenerse actualizada oportunamente; y
- .5 también invitó a los Estados Miembros, las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales a que presentaran a la Secretaría información al respecto a fin de mantener la exactitud de las listas, al tiempo que la Secretaría transmitiría las cuestiones de naturaleza más delicada al comité pertinente para que las examinase.

Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento

17.12 El Comité recordó las decisiones del MSC 92 relacionadas con la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos conexos de obligado cumplimiento y que había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de orientaciones acerca de la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento a fin de avanzar en esta labor durante el lapso interperiodos (MSC 92/26, párrafos 3.67 y 3.86 a 3.88).

17.13 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de orientaciones acerca de la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento (MSC 93/17/2), el cual contiene, entre otras cosas, un proyecto de circular MSC titulado "Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento"² (el "proyecto de orientaciones"), una hoja de ruta preliminar para la implantación del ciclo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento, y una propuesta para continuar trabajando en la elaboración de un diccionario de redacción, junto con los siguientes documentos que contienen observaciones:

- .1 MSC 93/17/5 (Reino Unido), en el que se apoyan las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia y se presentan ejemplos de errores y omisiones de redacción en enmiendas adoptadas recientemente;

² El Grupo de trabajo por correspondencia cambió la expresión "códigos conexos de obligado cumplimiento" del título del proyecto de orientaciones por "instrumentos conexos de obligado cumplimiento".

- .2 MSC 93/17/6 (Alemania), en el que se recuerda la solución provisional adoptada durante el MSC 91 en relación con las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.338(91), y se propone revisar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS tras la aprobación del proyecto de orientaciones;
- .3 MSC 93/17/7 (Alemania), en el que se proponen modificaciones del proyecto de orientaciones y se recomienda constituir un grupo de trabajo en el presente periodo de sesiones a fin de tratar las cuestiones de redacción relacionadas con el ámbito de aplicación de los códigos (en particular el Código IDS) como parte del proyecto de orientaciones; y
- .4 MSC 93/17/8 (Estados Unidos), en el que se propone introducir modificaciones de la definición de "circunstancias excepcionales", la ficha de comprobación/vigilancia, el formato de las fechas de aplicación y modificaciones de la redacción del proyecto de orientaciones, incluido un enfoque paulatino mediante la separación del restablecimiento del ciclo de cuatro años para la entrada en vigor del resto del proyecto de orientaciones y la publicación de una circular aparte, en espera de que se resuelvan las cuestiones pendientes.

17.14 Para facilitar el examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y los restantes documentos que contienen observaciones, el Presidente invitó al Comité a que examinara las cuestiones y propuestas siguiendo el orden que se indica a continuación:

- .1 ultimación del proyecto de orientaciones, incluida la hoja de ruta para la implantación;
- .2 mantenimiento de una lista de reglas nuevas y enmendadas;
- .3 elaboración de un diccionario de redacción sobre terminología utilizada en los instrumentos de la OMI; y
- .4 revisión del capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

17.15 Tras mostrarse de acuerdo con el modo de proceder propuesto, el Comité tomó las medidas que se indican en los párrafos 17.16 a 17.31.

Proyecto de orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento y hoja de ruta para la implantación

17.16 El Presidente subrayó la importancia de avanzar y ultimar las orientaciones lo antes posible, para evitar tener que tratar tantas cuestiones relacionadas con la redacción y malentendidos durante el examen del proyecto de enmiendas, en particular, en las etapas de aprobación y adopción. Para avanzar en esta cuestión, el Presidente invitó al Comité a que determinara:

- .1 si el proyecto de orientaciones debería dividirse en dos circulares, una que vuelva a instaurar el ciclo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas adoptadas y otra que trate cuestiones de redacción, tal como se propone en el documento MSC 93/17/8; y

- .2 en caso afirmativo, si convendría constituir un grupo de redacción o de trabajo y encargarle que avance en la preparación de estos proyectos de circulares MSC, y considere la manera de tratar las cuestiones pendientes restantes y formule recomendaciones al respecto.

17.17 Al examinar estas opciones, se expresaron las siguientes opiniones:

- .1 el proyecto de orientaciones debería dividirse en dos circulares, tal como se indica anteriormente;
- .2 el proyecto de circular relativa al ciclo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas podría finalizarse en este periodo de sesiones para aplicar las orientaciones sin que haya más demoras;
- .3 el proyecto de circular MSC relativa a las cuestiones de redacción debería perfeccionarse, dejando de lado las cuestiones que puedan requerir un examen más a fondo y, si el tiempo lo permite, podría ultimarse en este periodo de sesiones como orientaciones "provisionales"; y
- .4 el Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, que se constituyó en relación con el punto 3 del orden del día, debería encargarse de preparar y ultimar estas circulares, según proceda, y, en función de los avances realizados, debería considerarse la posibilidad de constituir un grupo de trabajo en el MSC 94 para seguir trabajando sobre este tema.

17.18 Tras el pertinente debate, el Comité acordó que las orientaciones deberían dividirse en dos circulares, tal como se indica anteriormente, y que deberían impartirse instrucciones en este sentido al Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (véase el párrafo 17.23).

Mantenimiento de una lista de reglas nuevas y enmendadas

17.19 El Comité examinó las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia de mantener una lista de reglas nuevas o enmendadas y acordó que debería examinarse en el futuro como parte de las cuestiones pendientes relativas al proyecto de orientaciones de redacción.

Elaboración de un diccionario de redacción sobre la terminología utilizada en los instrumentos de la OMI

17.20 El Comité examinó la propuesta de elaborar un diccionario de redacción sobre la terminología de los instrumentos de la OMI y acordó que también debería examinarse en el futuro como parte de las cuestiones pendientes.

Revisión del capítulo II-2 del Convenio SOLAS

17.21 El Comité recordó que:

- .1 las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.308(88), habían modificado, entre otras cosas, la fecha de aplicación general del capítulo (es decir, la regla I) sin revisar el capítulo, lo cual se traduce en cierta confusión en torno a las las prescripciones sobre la aplicación de las reglas existentes y otras cuestiones respecto de la redacción de nuevas enmiendas al capítulo;

- .2 el MSC 91 examinó la propuesta de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y decidió, como solución provisional, que no debería cambiarse la fecha de aplicación general del capítulo y que el ámbito y la fecha de aplicación del proyecto de enmiendas que se está examinando deberían definirse dentro de las reglas nuevas o enmendadas, según proceda. De este modo, el MSC 91 reconoció que ésta era una solución provisional que le permitiría al Comité proceder con la adopción del proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y que urgía adoptar un enfoque de largo plazo para enmendar el Convenio SOLAS y los códigos conexos de obligado cumplimiento. En este contexto, el MSC 91 adoptó la resolución MSC.338(91) mediante la cual se enmendaron, entre otras cosas, el título de la regla II-2/1 del Convenio SOLAS, añadiéndole una nota a pie de página para aclarar cuestiones relacionadas con la fecha de aplicación del capítulo; y
- .3 el MSC 92 había acordado, entre otras cosas, que la fecha de aplicación general de un capítulo solamente debería modificarse si se efectuaba una revisión exhaustiva del capítulo y que, posteriormente, se debería indicar la fecha de aplicación de las nuevas prescripciones en cada regla nueva o enmendada.

17.22 En este contexto, el Comité acordó que debería considerarse la revisión del capítulo II-2 del Convenio SOLAS una vez que se hayan ultimado las orientaciones de redacción.

Instrucciones para el Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

17.23 Tras examinar las antedichas cuestiones, el Comité dio las siguientes instrucciones al Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, constituido en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.75), para que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

- .1 elaborase un proyecto de circular MSC relativa a las orientaciones sobre la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento, incluidas la definición de circunstancias excepcionales y la hoja de ruta para la implantación; y
- .2 avanzara en la preparación del proyecto de circular MSC relativa a las orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento, excluyendo las cuestiones que puedan exigir un examen más a fondo, y le asesorase sobre el modo de proceder en este tema.

Informe del Grupo de redacción

17.24 El Comité recibió la parte del informe del Grupo de redacción (MSC 93/WP.5/Add.1) relativa a este punto del orden del día, enmendada al haberse incluido la expresión "el ámbito de aplicación del" antes de "Código IDS" en la medida 19.6 y la referencia a la circular MSC-MEPC.3/Circ.4 en la nota a pie de página del anexo 1, y tomó las medidas que se reseñan a continuación.

Proyecto de orientaciones sobre la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento

17.25 Tras acordar suprimir los corchetes de las fechas propuestas en los párrafos 2.1 y 2.2 del anexo del proyecto de circular MSC, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1481: "Orientaciones sobre la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento".

Proyecto de orientaciones provisionales sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento

17.26 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1483: "Orientaciones provisionales sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento", con los siguientes pequeños cambios del anexo de las Orientaciones provisionales:

- .1 en el párrafo 3.2.1.4, la referencia al párrafo "3.2.1.2.15" se actualizó de modo que dijera "3.2.1.3.15";
- .2 en el párrafo 3 del anexo 1, la expresión "el [fecha 2 (y 3, 4 – que sigan a la fecha 1)] o posteriormente" se cambió por "el [fecha 1)] o posteriormente"; y
- .3 en el anexo 2, las expresiones "cuando sea posible" y "siempre que sea posible", de la nota a pie de página que figura a continuación del cuadro, en relación con la parte III de la ficha de comprobación/vigilancia, y en las partes I y II de las Notas orientativas para cumplimentar los modelos, respectivamente, se cambiaron por "con la mayor exhaustividad posible". En el texto en español dicha nota a pie de página se sustituye por la siguiente: "Debería cumplimentar las partes I y II el autor de toda nueva propuesta de enmienda, con la mayor exhaustividad posible".

17.27 El Comité tomó nota de que las Orientaciones provisionales se habían revisado, omitiéndose las cuestiones que tendrán que volver a examinarse en una fecha futura.

17.28 Tras aprobar las Orientaciones provisionales anteriormente mencionadas, el Comité:

- .1 encargó a sus órganos auxiliares que utilizaran las Orientaciones provisionales cuando preparen enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento;
- .2 invitó a las partes interesadas y a los órganos auxiliares a que presentaran recomendaciones y propuestas de mejora una vez que hayan tenido en cuenta la experiencia adquirida en la utilización de las Orientaciones provisionales; y
- .3 invitó al MEPC 67 a que tomara nota de la aprobación de las Orientaciones provisionales, que incluían referencias a la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3: "Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares" (las "Directrices de los Comités").

Cuestiones que requieren un examen más a fondo

17.29 A fin de continuar con la labor relativa a las cuestiones restantes, el Comité acordó que debería constituirse un grupo de trabajo en el MSC 94. Con este fin, el Comité aprobó el mandato del Grupo de trabajo, que figura en el párrafo 14 del documento MSC 93/WP.5/Add.1, e invitó a las partes interesadas a que presentaran observaciones y propuestas al MSC 94.

17.30 A este respecto, el Comité también acordó que el Grupo de trabajo debería comenzar su labor inmediatamente el primer día de la reunión y que, de ser necesario, debería autorizársele a proseguir su labor el jueves y el viernes y a presentar su informe al MSC 95, en el entendimiento de que el examen de las cuestiones pendientes debería realizarse a más tardar en el MSC 95.

17.31 Como parte de las cuestiones pendientes restantes, el Comité encargó al SSE 2 que examinara, con carácter urgente, las cuestiones relacionadas con el ámbito de aplicación del Código IDS y que informara al MSC 95 acerca de los resultados de dicho examen. En este contexto, el Comité tomó nota de que el SSE 2 se reuniría después del MSC 94 y acordó incluir en el mandato del grupo de trabajo que se constituiría en el MSC 94 (véase el párrafo 17.29) la preparación de instrucciones claras para el SSE 2 con respecto a las cuestiones que debían examinarse en relación con el ámbito de aplicación del Código IDS.

18 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

18.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el C 110 y el C.ES/27 (MSC 93/18) relativas a las relaciones con las organizaciones no gubernamentales y a las solicitudes para la obtención del carácter consultivo y cuestiones conexas.

19 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

19.1 El Comité recordó que el FAL 38 había revisado las "Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación" (FAL.3/Circ.209) y que había invitado al Comité de seguridad marítima a tomar nota de dicha revisión y determinar si las mejoras de redacción introducidas por el FAL 38 deberían incluirse en las directrices pertinentes del MSC y el MEPC a su debido tiempo.

19.2 El Comité también recordó que el MSC 92 había acordado pedir a la Secretaría que preparase un documento para su examen en el MSC 93, con el texto revisado preparado por el FAL 38, para que el Comité pueda adoptar una decisión al respecto.

19.3 El Comité recordó, además, que la A 28 había adoptado la resolución A.1062(28): "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización". Esta resolución incluye algunas de las mejoras de redacción introducidas por el FAL 38 y en ella se pide a los Comités que examinen y revisen, durante el bienio 2014-2015, sus directrices sobre organización y método de trabajo, habida cuenta de las directrices revisadas adoptadas mediante dicha resolución, según proceda.

19.4 A este respecto, el Comité tomó nota de que el MEPC 66 había acordado esperar al resultado del examen por el MSC 93 de los documentos pertinentes preparados por la Secretaría (MSC 93/19 y MSC 93/WP.8) antes de adoptar ninguna decisión.

19.5 Tras examinar la propuesta de enmiendas a las Directrices de los Comités que figura en el anexo del documento MSC 93/WP.8, el Comité las aprobó, en general, pero observó que, con las mejoras de redacción relativas a la constitución de subgrupos de un grupo de trabajo, se había suprimido el importante concepto de acuerdo unánime en las Directrices de los Comités existentes. Por consiguiente, el Comité volvió a incluir el concepto de acuerdo unánime en relación con la constitución de subgrupos en el párrafo 5.20 de las Directrices y autorizó a la Secretaría a que realizase las modificaciones de redacción necesarias e informase al MEPC 67 de la decisión del Comité.

19.6 Posteriormente, el Comité aprobó el proyecto de circular MSC-MEPC relativa a las "Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares", que figura en el anexo 26, a reserva de que el MEPC 67 también la aprobara, y tomó nota de que las disposiciones enmendadas serían aplicables a los documentos que se presenten al MSC 95 y todas las reuniones futuras de los subcomités.

Examen de la función del papel de color rosa

19.7 Tras tomar nota de la inquietud manifestada por la República Popular Democrática de Corea con respecto a la decisión del C 109 y el MSC 91 de dejar de utilizar papel de color rosa, el Comité examinó la propuesta de añadir una sección nueva, denominada "Documento rosa", a las cinco secciones existentes en las categorías de documentos del sistema IMODOCS, que son "Cartas circulares", "Circulares", "Documentos de reuniones", "Notas verbales" y "Tratados".

19.8 Tras un breve debate, el Comité acordó que la sección adicional propuesta para IMODOCS resultaría útil y pidió a la Secretaría que estudiase cuál sería la mejor forma de implantar los posibles cambios de IMODOCS e informase al MEPC 67 y al MSC 94 en consecuencia. El Comité también acordó que todo nuevo servicio facilitado a través de IMODOCS debería quedar reflejado en el párrafo 6.4 de las Directrices de los Comités.

20 PROGRAMA DE TRABAJO

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)

Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del CCC 1

20.1 Tras recordar la decisión que adoptó en relación con el punto 9 del orden del día (véase el párrafo 9.19) de volver a incluir, en el orden del día del CCC 1, el actual resultado titulado "Directrices revisadas sobre la arrumazón de las unidades de transporte" (5.2.3.5), el Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del CCC 1, los cuales figuran en los anexos 27 y 28, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ HTW)

Elaboración de un nuevo curso modelo sobre el Reglamento de abordajes

20.2 El Comité examinó el documento MSC 93/20/3 (Turquía), en el que se propone elaborar un nuevo curso modelo relativo al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de abordajes), y el documento MSC 93/20/7 (IMLA), en el que se formulan observaciones sobre la propuesta, y, teniendo en cuenta que la propuesta constituía una duplicación de la labor ya realizada por el Subcomité HTW, acordó no incluir el resultado propuesto en el orden del día posbienal del Comité.

Examen del Código MODU, el Código IDS y la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1, a la vista de las investigaciones del suceso de la unidad *Deepwater Horizon* en 2010

20.3 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 93/20/5 (Estados Unidos, Islas Marshall y la IADC), había acordado incluir en el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y en el orden del día provisional del SSE 2 un resultado no previsto titulado "Examen del Código MODU, el Código IDS y la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1", fijando en 2016 el año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité HTW, según lo solicite el Subcomité SSE.

Elaboración de orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010

20.4 El Comité recordó que, al tratar el punto 11 del orden del día (véase el párrafo 11.4), teniendo en cuenta la necesidad de contar con más orientaciones sobre la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010, había ampliado el plazo de ultimación previsto para el resultado titulado "Elaboración de orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010" hasta el final de las disposiciones transitorias, es decir, 2017.

Ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje

20.5 El Comité recordó que, tras el examen de las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje (véanse los párrafos 6.27.5 y 20.15), había acordado incluir en el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité SDC y en el orden del día provisional del SDC 2 un nuevo resultado no previsto titulado "Enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y a las directrices conexas sobre los ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje", fijando en 2016 el año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité HTW, según lo solicite el Subcomité SDC.

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

20.6 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del HTW 2, los cuales figuran en los anexos 27 y 28, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (SUBCOMITÉ III)

Compendio de informes resumidos de auditoría

20.7 Teniendo en cuenta los pertinentes resultados de la A 28 (MSC 93/2/2), el Comité acordó remitir el séptimo compendio de informes resumidos de auditoría (A 28/9/1) al III 1 para que lo examinara exhaustivamente en relación con el punto del orden del día sobre el "Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI" y encargó al Subcomité que informara al MSC 94 de los resultados de su examen.

Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del III 1

20.8 El Comité confirmó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del III 1, los cuales figuran en los anexos 27 y 28, respectivamente.

***SUBCOMITÉ DE NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
(SUBCOMITÉ NCSR)***

Reconocimiento de Galileo como componente del WWRNS

20.9 El Comité examinó los documentos MSC 93/20/2 y MSC 93/INF.7 (Alemania y otros), en los que se propone reconocer el sistema GNSS establecido en el marco del programa Galileo de la UE como componente del WWRNS de la OMI, y acordó incluir en el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité un resultado no previsto titulado "Reconocimiento de Galileo como componente del WWRNS", fijando en 2016 el año de ultimación previsto, y encargó al NCSR 1 que incluyera el resultado anterior en el orden del día provisional del NCSR 2.

Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del NCSR 1

20.10 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y confirmó el orden del día provisional del NCSR 1, los cuales figuran en los anexos 27 y 28, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE (SUBCOMITÉ SDC)

Obligatoriedad de la aplicación del análisis de la evacuación a los buques de pasaje

20.11 Tras examinar el documento MSC 93/20/4 (Alemania, España, Francia y la CLIA), en el que se propone ampliar el resultado existente titulado "Examen de las recomendaciones sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (5.1.1.3)", a fin de incluir enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS y al capítulo 13 del Código SSCI para conferir obligatoriedad a la aplicación del análisis de la evacuación a todos los tipos de buques de pasaje, el Comité acordó ampliar el alcance del resultado 5.1.1.3, sustituyendo el título existente por "Enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI para conferir obligatoriedad al análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y examen de la Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes", e incluirlo en el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y en el orden del día provisional del SDC 2, fijando en 2016 el año de ultimación previsto. A este respecto, el Comité confirmó que no debería haber prescripciones sobre los reconocimientos o la certificación relacionadas con esta labor.

Código obligatorio para los buques que operen en aguas polares

20.12 Teniendo en cuenta el elevado número de resultados sustantivos que figuran en la propuesta de orden del día provisional del SDC 2, el Comité acordó aplazar los debates sobre la segunda fase del resultado previsto "Código obligatorio para los buques que operen en aguas polares (5.2.1.15)" hasta el próximo bienio y, por consiguiente, incluyó el resultado anterior en el orden del día posbienal del Comité.

20.13 Habida cuenta de esta decisión, la delegación de Alemania, con el apoyo de las delegaciones del Canadá y Nueva Zelandia, manifestó que prefería mantener el resultado en el orden del día del SDC 2, teniendo en cuenta la labor realizada hasta la fecha y la importancia de seguir debatiendo la segunda fase del resultado previsto en relación con los buques no regidos por el Convenio SOLAS.

Ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje

20.14 El Comité recordó que, tras el examen de las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje (véase el párrafo 6.27.5), había acordado incluir en el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité SDC y en el orden del día provisional del SDC 2 un nuevo resultado no previsto titulado "Enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y a las directrices conexas sobre los ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje", fijando en 2016 el año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité HTW, según lo solicite el Subcomité SDC.

Directrices relativas a los planos de lucha contra averías e información para el capitán

20.15 El Comité recordó que, tras examinar las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje (véase el párrafo 6.28.4), había acordado incluir en el orden del día posbienal del Comité un resultado nuevo titulado "Revisión de la sección 3 de las Directrices relativas a los planos de lucha contra averías e información para el capitán (MSC.1/Circ.1245) en los buques de pasaje", asignando dos periodos de sesiones para ultimar el punto y con el Subcomité SDC como órgano coordinador de la labor.

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

20.16 Posteriormente, el Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del SDC 2, los cuales figuran en los anexos 27 y 28, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ SSE)

Examen del Código MODU, el Código IDS y la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1, a la vista de las investigaciones del suceso de la unidad *Deepwater Horizon* en 2010

20.17 El Comité examinó el documento MSC 93/20/5 (Estados Unidos, Islas Marshall y la IADC), en el que se propone examinar el Código MODU, el Código IDS y la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1, a la vista de las investigaciones del suceso de la unidad *Deepwater Horizon* en 2010, y acordó incluir en el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y en el orden del día provisional del SSE 2 un resultado no previsto titulado "Examen del Código MODU, el Código IDS y la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1", fijando en 2016 el año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité HTW, según lo solicite el Subcomité SSE.

20.18 A este respecto, la delegación de España señaló a la atención del Comité la necesidad de mantener la coherencia entre las disposiciones de toda futura revisión de la circular MSC.1/Circ.1206 y la resolución MSC que va a adquirir carácter obligatorio en virtud del capítulo III del Convenio SOLAS.

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

20.19 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del SSE 2, los cuales figuran en los anexos 27 y 28, respectivamente.

SUBCOMITÉ DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN (PPR 1)

20.20 Al examinar los resultados del PPR 1 sobre las cuestiones que guardan relación con la seguridad marítima (MSC 93/20/6), el Comité tomó nota de que los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y la Secretaría han recibido un considerable número de preguntas acerca de la aplicación de la nueva regla VI/5-2 del Convenio SOLAS relativa a la prohibición de mezclar cargas líquidas a granel y los procesos de producción durante las travesías en el mar, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2014, y de que el PPR 1 había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran propuestas al MSC 93 (PPR 1/16, párrafo 3.26).

20.21 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 93/20/8 (Islas Marshall, Liberia, Noruega, Panamá, ICS, BIMCO e INTERTANKO), en el que se propone elaborar orientaciones sobre la aplicación de la regla VI/5-2 del Convenio SOLAS, y acordó encargar al PPR 2 que, en el marco de su resultado existente "Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos al medio ambiente (1.1.2.3)", considerase las preguntas que figuran en el párrafo 8 del documento anteriormente mencionado y asesorase oportunamente al MSC 95. Se invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran información y propuestas pertinentes al PPR 2.

REFRENDO DE LOS RESULTADOS

20.22 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.1062(28)), el Comité, tras aceptar los órdenes del día bienales de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, invitó al Consejo a que refrendara, con miras a incluirlos en el actual plan de acción de alto nivel, los siguientes resultados no previstos acordados por el Comité:

- .1 reconocimiento de Galileo como componente del WWRNS (véase el párrafo 20.9);
- .2 examen del Código MODU, el Código IDS y la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1, basándose en la investigación del suceso de la unidad *Deepwater Horizon* (véase el párrafo 20.17); y
- .3 enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y a las directrices conexas sobre los ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje (véase el párrafo 20.14).

20.23 El Comité también invitó al Consejo a que refrendara, para incluirlo en el actual Plan de acción de alto nivel, la sustitución del título existente del resultado 5.1.1.3 por "Enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI para conferir obligatoriedad al análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y examen de la Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes" (véase el párrafo 20.11). Las cuestiones relacionadas con la solicitud formulada por el C/ES.27 (C/ES.27/D, párrafo 3.2 vii) de someter a revisión los resultados previstos continuos que figuran en el anexo 2 del documento C/ES.27/3 se examinarán durante el MSC 94.

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2014-2015

20.24 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 trabajo, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del informe sobre la marcha de la labor bienal del Comité de seguridad marítima, el cual figura en el anexo 29.

ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ

20.25 Tras tomar nota de que, a fin de evitar la duplicación innecesaria de trabajo, 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 30.

SEGUIMIENTO DEL VIGÉSIMO OCTAVO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

20.26 El Comité examinó los resultados del vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 93/20/1) y tomó nota de las medidas cuya adopción se le había pedido en el marco de las resoluciones adoptadas por la Asamblea, tal como se indica a continuación:

- .1 en el contexto de la resolución A.1060(28): "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2014-2019)": cuando formule recomendaciones para los órdenes del día bienales de los Comités durante el periodo que abarca el Plan estratégico, tener presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia diplomática al año;
- .2 en el contexto de la resolución A.1061(28): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015":
 - .1 cuando informe de su labor a la Asamblea, en su vigésimo noveno periodo de sesiones ordinario, y al Consejo, en los periodos de sesiones que éste celebrará durante el bienio 2014-2015, asegurarse de presentar información sobre el progreso realizado para el logro de las metas y los objetivos de la Organización en el marco de los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;
 - .2 cuando examine propuestas para incluir resultados no previstos, cerciorarse de que, de conformidad con la resolución A.1062(28) y las Directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda, las cuestiones que vayan a tratarse estén dentro del ámbito del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel;
 - .3 de conformidad con la resolución A.1062(28), presentar al Consejo, para que los refrende, los resultados no previstos que pueda aprobar durante el bienio 2014-2015, a fin de incluirlos en el Plan de acción de alto nivel correspondiente a dicho bienio;
 - .4 garantizar el cumplimiento pleno de las directrices que figuran en la resolución A.1062(28), en las que se facilita una base uniforme para la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel en toda la Organización, y para el fortalecimiento de las

- prácticas de trabajo existentes mediante la provisión de procedimientos mejorados de planificación y gestión que sean flexibles, asequibles, proporcionales, transparentes y equilibrados;
- .5 al hacer hincapié en las responsabilidades específicas de los presidentes, vicepresidentes y secretarios del Consejo, comités y subcomités, garantizar una aplicación coherente y rigurosa de la resolución A.1062(28) y de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los respectivos comités y de sus órganos auxiliares; y
 - .6 garantizar que en las medidas de alto nivel y en los resultados conexos, especialmente los que entrañen enmiendas a convenios existentes (en particular si éstos llevan poco tiempo en vigor) se tengan plenamente en cuenta las directrices que figuran en la resolución A.500(XII) y se preste la debida atención a la exigencia de demostrar, de forma bien documentada, que existe una necesidad imperiosa de elaborar y adoptar nuevas normas o de revisar las existentes;
- .3 en el contexto de la resolución A.1062(28): "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización", examinar y revisar durante el bienio 2014-2015 las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité, teniendo en cuenta las "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización", según proceda;
 - .4 en el contexto de la resolución A.1069(28): "Prevención y represión de los actos de piratería, los robos a mano armada perpetrados contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en el golfo de Guinea", examinar las disposiciones de dicha resolución, así como toda disposición destacada de resoluciones conexas que haya adoptado o pueda adoptar el Consejo de Seguridad a este respecto y elaborar, cuando y donde sea necesario, orientaciones y recomendaciones que permitan a los Gobiernos Miembros y al sector del transporte marítimo implantar sus disposiciones, teniendo en cuenta las tendencias y prácticas actuales y emergentes;
 - .5 en el contexto de la resolución A.1070(28): "Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)", mantener el Código sometido a examen y, en colaboración con el Consejo, proponer a la Asamblea enmiendas al mismo;
 - .6 en el contexto de la resolución A.1071(28): "Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones", mantener las Directrices revisadas sometidas a examen y enmendarlas según sea necesario;
 - .7 en el contexto de la resolución A.1072(28): "Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo", mantener las Directrices revisadas sometidas a examen y enmendarlas según sea necesario, teniendo presente la experiencia adquirida;

- .8 en el contexto de la resolución A.1076(28): "Enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011", mantener las Directrices para efectuar reconocimientos sometidas a examen y enmendarlas según sea necesario;
- .9 en el contexto de la resolución A.1077(28): "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", mantener la lista sometida a examen y, en colaboración con el Consejo, proponer a la Asamblea enmiendas a la misma;
- .10 en el contexto de la resolución A.1078(28): "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", mantener el sistema sometido a examen a fin de introducir en él las mejoras oportunas, según sea necesario;
- .11 en el contexto de la resolución A.1079(28): "Recomendaciones para la formación y titulación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro", mantener las Recomendaciones sometidas a examen y enmendarlas según sea necesario; y
- .12 en el contexto de la resolución A.1086(28): "Entrada en vigor e implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012", seguir de cerca los progresos en relación con la entrada en vigor del Acuerdo y adoptar las medidas que estime apropiadas.

20.27 Además, al examinar el punto "Estrategia, planificación y reforma" del orden del día, la Asamblea había decidido que las propuestas de enmienda a las resoluciones que se mantienen sometidas a examen por los comités deberían efectuarse estrictamente en cumplimiento del mecanismo de gestión del volumen de trabajo establecido en la resolución A.1062(28) y de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité pertinente.

REUNIONES INTERPERIODOS

20.28 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el MSC 92, el MEPC 66 y el presente periodo de sesiones, el Comité aprobó/confirmó, según proceda, las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 la 22ª reunión del Grupo E&T encargado del Código IMSBC, que se celebrará en la sede de la OMI inmediatamente después del CCC 1, del 15 al 19 de septiembre de 2014;
- .2 la 21ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento, que se celebrará en la sede de la OMI del 15 al 19 de septiembre de 2014, tal como había aprobado el MSC 92;
- .3 la 20ª reunión del Grupo de trabajo del Subcomité PPR sobre la evaluación de la seguridad y la contaminación (Grupo de trabajo ESPH), que se celebrará del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2014, tal como habían aprobado el MSC 92 y el MEPC 65;

- .4 la 10ª reunión del Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, que se celebrará en la sede de la OMI del 6 al 10 de octubre de 2014, tal como había aprobado el MSC 92; y
- .5 una reunión del Grupo de trabajo del Subcomité PPR sobre la evaluación de la seguridad y la contaminación (Grupo de trabajo ESPH), que se celebrará en 2015, tal como había aprobado el MEPC 66,

e invitó al Consejo a que refrendara las antedichas decisiones.

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 94

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 94 y del MSC 95

20.29 El Comité aceptó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 94º y 95º, las cuales figuran en el documento MSC 93/WP.11, enmendado.

Constitución de grupos de trabajo y grupos de redacción durante el MSC 94

20.30 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en relación con los distintos puntos del orden del día, el Comité anticipó que en su 94º periodo de sesiones podrán constituirse grupos de trabajo y grupos de redacción sobre las siguientes cuestiones:

- .1 seguridad de los buques de pasaje;
- .2 normas basadas en objetivos y evaluación formal de la seguridad (mixto);
- .3 redacción de enmiendas al Convenio SOLAS y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento; y
- .4 examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

20.31 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).

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

20.32 El Comité tomó nota de que estaba previsto, en principio, que su 94º periodo de sesiones se celebrara del 17 al 21 de noviembre de 2014 y su 95º periodo de sesiones en junio de 2015.

21 OTROS ASUNTOS

Incongruencias en los inventarios de equipo estipulados en el Convenio SOLAS

21.1 Al examinar las incongruencias en los inventarios de equipo estipulados en el Convenio SOLAS (MSC 93/21/2), el Comité tomó nota de las opiniones expresadas en el documento acerca de que la falta de un campo para el número total de personas que tienen cabida en botes salvavidas de caída libre en el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de carga era una omisión no intencionada.

21.2 Tras el pertinente debate, el Comité aprobó un proyecto de enmiendas a la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C) y el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E), que figura en el anexo 31, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 94.

Evaluación de seguridad de las Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables

21.3 El Comité recordó que el MSC 91, teniendo presente la fecha de entrada en vigor (1 de enero de 2013) del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y la solicitud del MEPC 64, había aprobado las "Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables" (MSC-MEPC.2/Circ.11).

21.4 En este contexto, el Comité tomó nota de las observaciones (MSC 93/21/5) sobre los aspectos de seguridad de las Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (MSC-MEPC.2/Circ.11) y las propuestas basadas en los resultados del correspondiente estudio llevado a cabo por la Universidad Técnica Nacional de Atenas (NTUA).

21.5 El Comité recordó también que en el MSC 91 la delegación de Grecia había opinado que las cifras asignadas a los tipos de buques "a" y "b" durante el periodo provisional no garantizarían la seguridad del buque en condiciones meteorológicas desfavorables, ya que los motores habrían de operar con un régimen continuo máximo (MCR) inferior en un 30 % al régimen continuo máximo de los graneleros típicos que se construyen actualmente. Las condiciones meteorológicas y el estado de la mar especificados en la circular MSC-MEPC.2/Circ.11 son considerablemente más favorables que las hipótesis del Código IS 2008. La armonización con las condiciones meteorológicas y de carga existentes del Código IS 2008 es razonable y convendría intentarla. Por consiguiente, Grecia propuso modificar las Directrices provisionales en lo que respecta a la primera etapa (evaluación de los niveles de potencia mínima de los graneleros) y ampliar las Directrices provisionales en lo que respecta a la segunda etapa (método de evaluación simplificada).

21.6 El Comité tomó nota, además, de los resultados de un estudio independiente de esta cuestión (MSC 93/INF.13) llevado a cabo por el Departamento de arquitectura e ingeniería naval/Laboratorio de hidrodinámica de buques y aplicaciones marítimas de la Universidad Técnica Nacional de Atenas (NTUA). En este estudio se calculó el rendimiento real de cuatro graneleros típicos, cuyos pesos muertos eran de 30 000, 57 000, 79 000 y 176 000 toneladas y de un VLCC de 306 000 toneladas, utilizando los planos de forma disponibles y los datos de las pruebas en el mar.

21.7 Durante el debate posterior varias delegaciones manifestaron su inquietud acerca de las repercusiones en materia de seguridad, particularmente en condiciones meteorológicas desfavorables, y, además, se plantearon cuestiones relativas a la metodología utilizada y las conclusiones presentadas. En general, se acordó que esta cuestión entra en el ámbito de competencia del MEPC. La delegación observadora de IFSMA, tras apoyar la propuesta, se mostró preocupada y manifestó que era necesario que los buques dispusieran de una potencia de propulsión adecuada en condiciones meteorológicas tanto normales como desfavorables. Por consiguiente, el Comité decidió remitir los documentos MSC 93/21/5 y MSC 93/INF.13 al MEPC 67 para que los examinara más a fondo.

Cuestiones relativas al proyecto de código IGF

21.8 El Comité recordó que el SDC 1 había ultimado su examen del proyecto de código IGF en lo que respecta a las cuestiones que le había remitido el Subcomité BLG, para remitirlas, a su vez, al MSC 94, y había acordado presentar las dos opciones de los valores umbral correspondientes a la eslora de los tanques de combustible y Fcn al MSC 94 para que éste adopte la decisión que estime oportuna (lo cual permitirá seguir validando los valores umbral) (SDC 1/26, párrafos 24.3 y 24.4).

21.9 El Comité también recordó que el SDC 1 había refrendado los criterios sobre el emplazamiento protector de los tanques de combustible de GNL que se indican en las secciones 5.3.4 y 5.3.5 del proyecto de código IGF.

21.10 Se presentaron al Comité, para su examen, los siguientes documentos:

- .1 MSC 93/21/3 (Francia), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la sección 5 del proyecto de código IGF en relación con el emplazamiento de los tanques de combustible, siguiendo los enfoques determinista y probabilista para los buques de pasaje, y se propone una interpretación sobre la aplicación de los criterios mínimos de distancia para la zona de la curva del pantoque, entre el forro de costado y el forro de fondo; y
- .2 MSC 93/21/4 (Francia), en el que se demuestra que emplazar uno o varios tanques de GNL en la parte inferior de los buques de pasaje proyectados para lograr el valor $F_{cn} = 0,02$ no conlleva necesariamente un aumento del nivel de riesgo global para el buque ni para las personas a bordo y se propone un valor de $F_{cn} = 0,02$ para los buques de pasaje y de $0,04$ para los buques de carga.

21.11 Durante los debates posteriores el Comité tomó nota de las opiniones expresadas con respecto a la interpretación que figura en el documento MSC 93/21/3 sobre la manera de aplicar los criterios mínimos de distancia para obtener la distancia exigida del tanque de combustible de la zona de la curva del pantoque, la cual se acogió con agrado y convendría examinar más a fondo en el CCC 1. Con respecto al documento MSC 93/21/4, la delegación de Noruega expresó las opiniones siguientes, las cuales les impedían respaldar las propuestas formuladas en el documento anteriormente mencionado:

- .1 la confianza en la cuantificación que figura en el documento MSC 93/21/4 es escasa, ya que está basada en una determinación de los peligros para la cual las clasificaciones de los peligros son declaraciones subjetivas sobre riesgos realizadas por un grupo de expertos;
- .2 el código IGF no es una norma de proyecto basada en los riesgos, e incluso si lo fuera, las prescripciones de tales normas basadas en riesgos están formuladas para cada función, y no hay ninguna opción que permita compensar el riesgo de una hipótesis con respecto a riesgos de otras hipótesis, según se indica en el documento MSC 93/21/4. Este enfoque sólo estaría permitido en virtud de "alternativas y equivalencias";
- .3 para que el índice de riesgo (RI) sea igual al índice de gravedad (SI) + el índice de frecuencia (FI), según se indica en las Directrices relativas a la EFS, es necesario que SI y FI se definan en una escala logarítmica, y esto no es así;
- .4 en la determinación de los peligros se ha subestimado la frecuencia, e incluso un pequeño ajuste invalidaría la conclusión alcanzada; y

- .5 es necesario seguir validando los valores umbral, y convendría examinar esta cuestión más a fondo en el MSC 94.

21.12 Tras considerar estas opiniones y recordar que el SDC 1 había pedido a la Secretaría que remitiera al MSC 94 los resultados sobre cuestiones relacionadas con el código IGF, así como la propuesta de enmiendas a la sección 5 del proyecto de código IGF (anexo 3 del documento SDC 1/WP.5/Add.1), para su examen y la adopción de las medidas oportunas, el Comité acordó remitir el documento MSC 93/21/3 y los resultados conexos del SDC 1 al CCC 1, para su examen y posterior ultimación, y el documento MSC 93/21/4 al MSC 94, partiendo de la base de que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales presentarán observaciones y propuestas sobre los valores umbral y Fcn al MSC 94, en relación con el punto del orden del día relativo a los resultados del CCC 1.

Combustibles marinos que no cumplen las especificaciones

21.13 El Comité tomó nota de que el MEPC 66 había pedido al MSC 93 que tomara nota de las deliberaciones sobre la calidad del fueloil y sus posibles repercusiones para la salud de la tripulación, la seguridad del buque y la protección ambiental, y de que el MEPC 66 había acordado elaborar posibles medidas de control y había invitado a que se presentaran las propuestas pertinentes al MEPC 67 (véanse los documentos MSC 93/2/3 y MEPC 66/21, párrafos 4.17 y 4.18).

21.14 En este contexto, el Comité, teniendo presentes las deliberaciones del MEPC 66 y los problemas recientes a los que se han enfrentado buques con combustibles marinos que no cumplían las especificaciones, tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 93/INF.8 (ICS e IPTA) sobre el reciente examen multisectorial de las posibles repercusiones en materia de seguridad derivadas del suministro de combustibles marinos que no cumplan las especificaciones y la propuesta de los coautores de considerar la posibilidad de elaborar:

- .1 orientaciones unificadas de la OMI sobre el muestreo, la verificación y la documentación del combustible que se entrega a bordo, para abarcar los aspectos contemplados tanto por el Convenio SOLAS como por el Convenio MARPOL; y
- .2 prescripciones sobre inspecciones aleatorias y toma de muestras antes del embarque.

21.15 Tras un exhaustivo debate, el Comité reconoció que los combustibles marinos que no cumplen las especificaciones constituyen un problema muy grave y entrañan un riesgo para la seguridad de los buques, y que el Comité debería coordinar con el MEPC el examen de esta cuestión relativa a la seguridad de los buques, además de los aspectos de salud y protección ambiental. Por consiguiente, el Comité acordó invitar a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran al MSC 94 propuestas, junto con los resultados del MEPC 67 sobre la cuestión, con miras a determinar cómo debería procederse a este respecto. Teniendo presente la decisión anterior, el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que, entretanto, reforzaran su capacidad de supervisión de los proveedores de combustibles líquidos.

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

21.16 El Comité recordó que el MSC 92, tras tomar nota de 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, según se indica en el informe del observador de la OMI que figura en el anexo del documento MSC 92/25/1, y de que el acuerdo entre la IACS y la OMI con respecto a la participación del observador de la OMI en el Plan vencía en junio de 2013, había pedido a la Secretaría que prorrogara el acuerdo de participación de la OMI en el QSCS de la IACS dos años más, con las contribuciones financieras de la IACS, y que presentara informes durante el bienio en curso.

21.17 En este contexto, el Comité tomó nota de la situación de la colaboración entre la OMI y la IACS en cuanto al Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (QSCS) (MSC 93/21/6), según se indica a continuación:

- .1 de conformidad con el acuerdo de participación entre la IACS y la OMI, el consultor/observador de la OMI siguió participando en la implantación del Plan después del último informe presentado al Comité (MSC 92/25/1);
- .2 el último informe del observador de la OMI, basado en su participación, figura en el anexo de ese documento y se centra en las novedades en el Plan a raíz de la transición a los órganos de certificación acreditados (ACB) que asumen la responsabilidad exclusiva e independiente en cuanto a la auditoría y evaluación del cumplimiento del Plan; y
- .3 en su informe, el consultor/observador de la OMI, tras observar que se requiere una mayor atención con respecto a la auditoría de cuestiones reglamentarias, también señaló que podían mejorarse la profundidad y el contenido de algunas auditorías, por lo que respecta a los buques en funcionamiento y el control del proceso, especialmente en cuanto al seguimiento de todas las posibles pistas de auditorías, y manifestó su preocupación por el número reducido de auditores experimentados a los que los ACB pueden recurrir.

21.18 El Comité, tras tomar nota de la información facilitada por el consultor/observador de la OMI sobre el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS y su transición a los órganos de certificación acreditados (ACB), pidió a la Secretaría que prorrogara el acuerdo de participación de la OMI en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (QSCS), con las contribuciones financieras de la IACS, y que presentara un informe al MSC 95.

Establecimiento del "Día de las medidas de prevención de accidentes de buques" con carácter mundial

21.19 Tras examinar la propuesta (MSC 93/21) de establecimiento del "Día de las medidas de prevención de accidentes de buques" con carácter mundial, una iniciativa con objeto de señalar a todas las partes interesadas la importancia del establecimiento de medidas para evitar accidentes de buques a fin de garantizar la seguridad de las tripulaciones, buques, bienes y la protección del medio marino, el Comité no aceptó la propuesta.

Informe de la 11ª reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea

21.20 El Comité tomó nota de un resumen (MSC 93/21) de la decisión BC-11/17 sobre la cooperación entre el Convenio de Basilea y la OMI, adoptada por la 11ª reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea (28 de abril a 10 de mayo de 2013). A este respecto, el Comité también recordó que el MEPC 66 (31 de marzo a 4 de abril de 2014) había examinado este resumen (MEPC 66/INF.26) y había tomado nota de él.

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

21.21 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre el GISIS (MSC 93/INF.3) y, en particular, sobre:

- .1 la utilización por los Estados Miembros de las funciones de notificación disponibles mediante el GISIS a fin de cumplir sus obligaciones de notificación en virtud de los distintos instrumentos de la OMI (resolución A.1074(28)); y
- .2 las prestaciones de notificación directa para los Estados Miembros en el módulo de puntos de contacto a fin de poder recopilar y visualizar los pormenores de las Administraciones nacionales encargadas de los registros sinópticos continuos (CSR).

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

21.22 El Comité, tras tomar nota de que el examen de los resultados del Simposio de la OMI sobre el futuro de la seguridad de los buques (MSC 92/25/3) se había aplazado en el MSC 92 por falta de tiempo, examinó las recomendaciones que figuran en la declaración de los participantes en el Simposio, que figuran en el párrafo 6 del documento, en el que se abordan cuestiones tales como la evaluación de los riesgos, la recopilación de datos, nuevas tecnologías, el factor humano y la interfaz hombre-máquina, y se determina que todos ellos son posibles retos para el futuro.

21.23 Al examinar el documento MSC 92/25/3, el Comité tomó nota de las opiniones expresadas por varias delegaciones de que las recomendaciones del Simposio eran objetivos generales buenos que ya habían quedado adecuadamente reflejados en el programa de trabajo del Comité. Por ello, el Comité decidió limitarse a tomar nota de estas recomendaciones.

21.24 A continuación, el Secretario General manifestó su sincero agradecimiento a todos aquellos que habían contribuido al éxito del Simposio y opinó que el Comité estaba avanzando por el buen camino en cuanto al enfoque del futuro de la seguridad de los buques.

Lugar de refugio

21.25 La delegación observadora de INTERTANKO hizo una declaración relativa al quimiquero *Maritime Maisie*, que sufrió una importante avería estructural el 29 de diciembre de 2013. En este contexto, dicha delegación planteó su preocupación por el hecho de que, a pesar de repetidos intentos por las partes interesadas, no se le había concedido un lugar de refugio hasta el 14 de abril de 2014, aun cuando la estructura del buque había sufrido un deterioro progresivo. INTERTANKO hizo referencia a las disposiciones de la resolución A.949(23): "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia", aunque reconoció también que el Estado no tiene obligación de actuar. El Comité tomó nota de que esa delegación tenía intención de presentar un documento en el próximo periodo de sesiones del Comité.

21.26 En respuesta a la inquietud planteada por INTERTANKO, la delegación del Japón declaró que los Estados ribereños tienen derecho a tomar la decisión final sobre si aceptan una solicitud de lugar de refugio de un buque averiado o sin gobierno caso por caso, teniendo en cuenta la necesidad de otorgar la máxima prioridad a eliminar amenazas a la seguridad pública. En el caso del suceso del *Maritime Maisie*, la preocupación del Gobierno por los daños a la seguridad pública resultantes del riesgo de gases tóxicos procedentes de los residuos de la carga le había hecho llegar a la conclusión de que era difícil conceder un lugar de refugio, tras haber sopesado todos los factores y riesgos de forma equilibrada, como se indica en las Directrices. La delegación del Japón reafirmó, por ello, su opinión de que su Gobierno había tenido debidamente en cuenta las Directrices y tomará también las medidas oportunas en caso de futuros sucesos.

Expresiones de agradecimiento

21.27 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:

- Sra. Christine Caceres (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Stan Deno (CLIA) (jubilación);
- Sr. Fer van de Laar (IAPH) (jubilación);
- Sr. Christer Lindvall (IFSMA) (jubilación);
- Sra. Florence Onumonu (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Ranjeet Singh (Singapur) (traslado);
- Sra. Jane Thompson (Secretaría) (jubilación);
- Sr. David Tongue (ICS) (jubilación); y
- Sra. Tatiana Zatsepina (Secretaría) (jubilación).

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

22.1 Se pide al Consejo que, en su 112º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 examinar el informe del 93º periodo de sesiones del Comité de seguridad marítima y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI, remitirlo, junto con sus observaciones y recomendaciones, al vigésimo noveno periodo de sesiones de la Asamblea (párrafo 1);
- .2 tomar nota de que el Comité adoptó enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y los códigos obligatorios y resoluciones relativas a los mismos; y las enmiendas al Convenio de formación 1978 y al Código de formación; las enmiendas al Protocolo de líneas de carga de 1988 y la aprobación/adopción de los instrumentos no obligatorios (párrafos 3.77 a 3.92);
- .3 tomar nota de los avances logrados respecto de la implantación de las auditorías de verificación de las GBS, en particular de que, a finales de 2013, 13 organizaciones reconocidas presentaron solicitudes de auditoría de verificación de las GBS (párrafo 5.3);

- .4 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité con respecto a cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje y, en particular, la aclaración acerca de la situación y la finalidad del plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (párrafos 6.22 a 6.33);
- .5 tomar nota de que se aprobó el Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU) (párrafo 9.18);
- .6 tomar nota de que se aprobó el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS (con el que se confiere carácter obligatorio al código polar) a fin de distribuirlo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a que el MSC 94 lo adopte al adoptar el código polar (párrafos 10.19 a 10.22, 10.42 a 10.44 y anexo 23);
- .7 tomar nota de que, en principio, se aprobó el proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares, a fin de que lo examine el MSC 94 con miras a adoptarlo conjuntamente con las enmiendas conexas al Convenio SOLAS (párrafos 10.23 a 10.39, 10.46 a 10.50 y anexo 24);
- .8 tomar nota de que se adoptó la decisión de traspasar al GISIS la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio ultimados por los Comités (MSC 93/INF.2) y que se ha invitado a los órganos pertinentes de la OMI a que, cuando elaboren un nuevo instrumento, consideren las consecuencias resultantes de la aprobación y/o adopción por su parte de instrumentos no obligatorios existentes, de modo que la lista mencionada pueda mantenerse actualizada (párrafos 17.7 a 17.11);
- .9 tomar nota de que el Comité aprobó la revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2), a reserva de que el MEPC 67 también la apruebe y a fin de distribuirla con la signatura MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3 (párrafos 19.1 a 19.6 y anexo 26);
- .10 tomar nota de que se ha pedido a la Secretaría que considere añadir una sección nueva al sitio en la Red IMODOCS a fin de incluir los proyectos de enmiendas a instrumentos de obligado cumplimiento acordados por los órganos de la OMI para su adopción, e informar al MEPC 67 y al MSC 94 oportunamente (párrafo 19.8);
- .11 refrendar los resultados no previstos y ampliados, acordados durante el periodo de sesiones, a fin de incluirlos en el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2014-2015 (párrafos 20.22 y 20.23);
- .12 tomar nota del informe sobre la marcha de la labor bienal del Comité de seguridad marítima (párrafo 20.24 y anexo 29);
- .13 tomar nota del orden del día posbienal actualizado del Comité de seguridad marítima (párrafo 20.25 y anexo 30); y

- .14 refrendar las reuniones interperiodos aprobadas para 2014 y 2015 (párrafo 20.28).

22.2 Se pide al Comité de protección del medio marino que, en su 67º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 tomar nota de que el MSC adoptó también, mediante la resolución MSC.369(93), las enmiendas al Código CIQ (párrafos 3.82 a 3.84 y anexo 5);
- .2 tomar nota de que el MSC adoptó también, mediante la resolución MSC.376(93), las enmiendas al Código CGrQ (párrafos 3.90 y 3.91 y anexo 12);
- .3 tomar nota de que el MSC aprobó también la circular MSC-MEPC.2/Circ.14: "Productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno" (párrafo 3.92.4);
- .4 tomar nota de que el MSC aprobó también la circular MSC-MEPC.7/Circ.9: "Directrices para la reactivación del Certificado de gestión de la seguridad tras la interrupción operacional del Sistema de gestión de la seguridad debido a que el buque esté fuera de servicio durante un periodo determinado" (párrafo 7.3);
- .5 tomar nota de que el MSC aprobó también la circular MSC-MEPC.7/Circ.10: "Orientaciones de seguridad durante el transbordo de personas en el mar" (párrafo 7.4);
- .6 tomar nota de que el MSC refrendó también la decisión del STW 44 de no elaborar enmiendas al Código IGS para disponer la transferencia de los expedientes de averías y mantenimiento del buque (párrafo 7.5);
- .7 tomar nota de que se aprobó el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS (con el que se confiere carácter obligatorio al código polar) a fin de distribuirlo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a que el MSC 94 lo adopte al adoptar el código polar (párrafos 10.19 a 10.22, 10.42 a 10.44 y anexo 23);
- .8 tomar nota de que, en principio, se aprobó el proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares, a fin de que lo examine el MSC 94 con miras a adoptarlo conjuntamente con las enmiendas conexas al Convenio SOLAS (párrafos 10.23 a 10.39, 10.46 a 10.50 y anexo 24);
- .9 tomar nota de que se adoptó la decisión de traspasar al GISIS la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio ultimados por los Comités (MSC 93/INF.2) y que se ha invitado a los órganos pertinentes de la OMI a que, cuando elaboren un nuevo instrumento, consideren las consecuencias resultantes de la aprobación y/o adopción por su parte de instrumentos no obligatorios existentes, de modo que la lista mencionada pueda mantenerse actualizada (párrafos 17.7 a 17.11);

- .10 tomar nota de que se aprobaron las "Orientaciones sobre la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1481), las cuales vuelven a instaurar el ciclo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas adoptadas, tal como acordó el MSC 59 (párrafo 17.25);
- .11 tomar nota de que se aprobaron las "Orientaciones provisionales sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1483) (párrafo 17.26);
- .12 aprobar el proyecto de circular MSC-MEPC relativa a las "Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares", teniendo en cuenta que las disposiciones enmendadas serían aplicables a los documentos que se presenten al MSC 95 y todas las reuniones futuras de los subcomités (párrafos 19.1 a 19.6 y anexo 26);
- .13 tomar nota de que se ha pedido a la Secretaría que considere añadir una sección nueva al sitio en la Red IMODOCS a fin de incluir los proyectos de enmiendas a instrumentos de obligado cumplimiento acordados por los órganos de la OMI para su adopción, e informar al MEPC 67 y al MSC 94 oportunamente (párrafo 19.8);
- .14 tomar nota de que el Comité, tras examinar la propuesta de orden del día provisional del SDC 2, decidió aplazar hasta el próximo bienio el examen de las cuestiones relativas a la aplicación del código polar a los buques no regidos por el Convenio SOLAS y, por consiguiente, traspasó el resultado 5.2.1.15 al orden del día posbienio del Comité (párrafo 20.12);
- .15 tomar nota de que se encargó al PPR 2 que, en el marco de su resultado existente "Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos al medio ambiente (1.1.2.3)", considerase las preguntas relacionadas con la aplicación de la regla VI/5.2 del Convenio SOLAS que figuran en el párrafo 8 del documento MSC 93/20/8 y asesorase oportunamente al MSC 95, y de que se invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran información y propuestas pertinentes al PPR 2 (párrafos 20.20 y 20.21);
- .16 tomar nota de que los resultados remitidos al MEPC y al MSC por el C/ES.27 para la determinación de su alcance se examinarán en el MSC 94 (párrafo 20.23);
- .17 tomar nota de que el MSC aprobó también la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo del Subcomité PPR sobre la evaluación de la seguridad y la contaminación (Grupo de trabajo ESPH), que se celebrará en 2015 (párrafo 20.28.5);
- .18 tomar nota de que los documentos MSC 93/21/5 y MSC 93/INF.15 relativos a la potencia de propulsión mínima se habían remitido al MEPC 67 para su examen (párrafos 21.3 a 21.7); y
- .19 tomar nota de los resultados de las deliberaciones sobre la calidad del fueloil y sus posibles repercusiones para la salud de la tripulación, la seguridad del buque y la protección ambiental, y de que el Comité invitó a

que se presentaran al MSC 94 propuestas, junto con los resultados del MEPC 67 sobre la cuestión, e instó a los Gobiernos Miembros a que, entretanto, reforzaran su capacidad de supervisión de los proveedores de combustibles líquidos (párrafos 21.13 a 21.15).

22.3 Se invitó al Comité jurídico a que, en su 102º periodo de sesiones, dé su visto bueno a la solicitud de la Secretaría de traspasar al GISIS la información que figura en la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección y ultimados por los Comités (párrafo 17.11).

22.4 Se pidió al Comité de cooperación técnica que, en su 64º periodo de sesiones, tuviera a bien:

- .1 tomar nota de las deliberaciones sobre las novedades en relación con las actividades de cooperación técnica y los cursos modelo (párrafos 13.1 a 13.3);
- .2 tomar nota de los resultados sobre las cuestiones relacionadas con la creación de capacidad para la implantación de medidas nuevas (párrafos 14.1 a 14.3);
- .3 tomar nota de las deliberaciones sobre las actividades de cooperación técnica relacionadas con los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques (párrafos 16.1 a 16.11); y
- .4 tomar nota de que la Secretaría elaborará un nuevo programa de cooperación técnica en el marco del PICT, tras mantener las pertinentes consultas con todas las partes relacionadas con el transporte de cargas sólidas a granel, y de que se proporcionará información al MSC 94 sobre el apoyo que la OMI podría brindar al respecto (párrafo 17.3).

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

- .1 tomar nota de las decisiones adoptadas con respecto a las cuestiones relacionadas con la preparación del proyecto de orientaciones sobre la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima (párrafos 4.1 a 4.7);
- .2 dar su visto bueno a la solicitud de la Secretaría de traspasar al GISIS la información que figura en la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección y ultimados por los Comités (párrafo 17.11);
- .3 tomar nota de que se aprobaron las "Orientaciones sobre la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1481), las cuales vuelven a instaurar el ciclo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas adoptadas, tal como acordó el MSC 59 (párrafo 17.25);
- .4 tomar nota de que se aprobaron las "Orientaciones provisionales sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1483) (párrafo 17.26);

- .5 tomar nota de que el Comité, teniendo en cuenta los resultados del FAL 38, aprobó la revisión de las "Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités" (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2), a reserva de que el MEPC 67 también la apruebe (párrafos 19.1 a 19.6 y anexo 26); y
- .6 tomar nota de que se ha pedido a la Secretaría que considere añadir una sección nueva al sitio en la Red IMODOCS a fin de incluir los proyectos de enmiendas a instrumentos de obligado cumplimiento acordados por los órganos de la OMI para su adopción, e informar al MEPC 67 y al MSC 94 oportunamente (párrafo 19.8).

(Los anexos se publicarán en adiciones del presente documento)
