

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
94º periodo de sesiones  
Punto 21 del orden del día

MSC 94/21  
26 noviembre 2014  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE  
A SU 94º PERIODO DE SESIONES**

**ÍNDICE**

<b>Sección</b>		<b>Página</b>
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	20
5	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	22
6	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	25
7	FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA (Informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	29
8	SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE (Informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	31
9	NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (Informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	35
10	IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (Informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	44
11	TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (Cuestiones urgentes derivadas del 1º periodo de sesiones del Subcomité)	49
12	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	62
13	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	63

<b>Sección</b>		<b>Página</b>
14	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	66
15	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	69
16	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	72
17	EXAMEN Y REFORMA DE LA ORGANIZACIÓN, INCLUIDA LA APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	72
18	PROGRAMA DE TRABAJO	73
19	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2015	81
20	OTROS ASUNTOS	81
21	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	85

#### **LISTA DE ANEXOS**

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MSC.380(94) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (CONVENIO SOLAS), 1974, ENMENDADO (CAPÍTULOS II-2, VI y XI-1 y APÉNDICE)
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.381(94) – ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS, 2011 (CÓDIGO ESP 2011)
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MSC.382(94) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO (CÓDIGO MODU) (RESOLUCIÓN A.414(XI))
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MSC.383(94) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 1989 (CÓDIGO MODU 1989) (RESOLUCIÓN A.649(16))
ANEXO 5	RESOLUCIÓN MSC.384(94) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 2009 (CÓDIGO MODU 2009) (RESOLUCIÓN A.1023(26))
ANEXO 6	RESOLUCIÓN MSC.385(94) – CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES (CÓDIGO POLAR)

- 
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.386(94) – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO (NUEVO CAPÍTULO XIV)
- ANEXO 8 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN), 1978, ENMENDADO
- ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 10 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 11 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.387(94) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 2009 (CÓDIGO MODU 2009) (RESOLUCIÓN A.1023(26))
- ANEXO 13 RESOLUCIÓN MSC.388(94) – ENMIENDA A LA RECOMENDACIÓN SOBRE LAS CONDICIONES PARA LA APROBACIÓN DE ESTACIONES DE SERVICIO DE BALSAS SALVAVIDAS INFLABLES (RESOLUCIÓN A.761(18))
- ANEXO 14 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO MODIFICADOS
- ANEXO 15 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 16 RESOLUCIÓN MSC.389(94) – MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTE "A LA ALTURA DEL PROMONTORIO DE CHENGSHAN JIAO"
- ANEXO 17 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE DIRECTRICES REVISADAS RELATIVAS A LA UTILIZACIÓN EN EL BUQUE DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA) DE A BORDO
- ANEXO 18 RESOLUCIÓN MSC.390(94) – ENMIENDAS AL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS (CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS) (RESOLUCIÓN MSC.255(84))
- ANEXO 19 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS II-1 Y II-2 Y AL APÉNDICE DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 20 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

- ANEXO 21 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 22 PROYECTO DE CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE UTILICEN GAS U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN (CÓDIGO IGF)
- ANEXO 23 PROYECTO DE ENMIENDAS 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"
- ANEXO 24 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA CIRCULAR MSC-MEPC.2/CIRC.12 SOBRE LAS DIRECTRICES REVISADAS RELATIVAS A LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD (EFS) EN EL PROCESO NORMATIVO DE LA OMI
- ANEXO 25 INFORMES SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 26 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 27 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2014-2015
- ANEXO 28 ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- ANEXO 29 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES Y OBSERVADORES\*

---

\* Las declaraciones se han incluido en este anexo en el orden y en el idioma en el que se realizaron (con la traducción a otro idioma si ésta se facilitó) y clasificadas según el punto del orden del día al que se referían. 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 Comité de seguridad marítima (MSC) celebró su 94<sup>o</sup> periodo de sesiones en la sede de la OMI del 17 al 21 de noviembre de 2014, bajo la presidencia del Sr. Christian Breinholt (Dinamarca). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, el Sr. M. Segar (Singapur).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Estados Miembros y de Miembros Asociados, representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas, observadores de organizaciones intergubernamentales que han concluido acuerdos de cooperación y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en la lista del documento MSC 94/INF.1.

1.3 Asimismo, asistieron al periodo de sesiones el Presidente del Consejo, el Sr. J. G. Lantz (Estados Unidos), el Presidente del Comité de protección del medio marino, el Sr. A. Domínguez (Panamá) y el Presidente del Comité de facilitación, el 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 del sitio en Internet de la OMI, en el enlace siguiente: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-Generals-SpeechesToMeetings>.

### Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por su discurso de apertura e indicó que sus consejos y peticiones recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Comité.

### Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.6 El Comité adoptó el orden del día (MSC 94/1) y acordó guiarse en su labor por el calendario provisional (MSC 94/1/2/), teniendo en cuenta que estaba sujeto a ajustes en función de los avances logrados en cada jornada, y por las disposiciones relativas a los grupos de trabajo y los grupos de redacción (MSC 94/1/2). El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figuran en el documento MSC 94/INF.18.

1.7 Las delegaciones enumeradas a continuación formularon declaraciones generales:

- .1 Ucrania, sobre la situación en la península de Crimea y en el puerto de Sebastopol;
- .2 la Federación de Rusia, en respuesta a la declaración de la delegación de Ucrania;
- .3 Omán, sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados en las zonas marítimas adyacentes al mar de Arabia y al golfo de Omán;
- .4 Angola, sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados en el golfo de Guinea; y

- .5 Nigeria, sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados en el golfo de Guinea,

las cuales figuran en el anexo 29.

## **Poderes**

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

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

### **Resultados del LEG 101, TC 64, C 112, FAL 39 y MEPC 67**

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el LEG 101 (MSC 94/2), el TC 64 (MSC 94/2/1), el C 112 (MSC 94/2/2), el FAL 39 (MSC 94/2/3) y el MEPC 67 (MSC 94/2/4) y adoptó las medidas oportunas al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

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

### **GENERALIDADES**

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

- .1 las propuestas de enmienda a los capítulos II-2, VI y XI-1, así como al apéndice (Certificados) del anexo del Convenio, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del Convenio;
- .2 el nuevo capítulo XVI del Convenio, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del Convenio; y
- .3 las propuestas de enmienda al 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.

3.2 Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado estuvieron presentes más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, de conformidad con lo dispuesto en los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio. De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 y al código obligatorio en virtud del Convenio se habían distribuido a todos los Miembros de la OMI y a los Gobiernos Contratantes del Convenio mediante la circular nº 3451, de 20 de mayo de 2014 (MSC 94/3).

3.3 También se invitó al Comité a que examinase y:

- .1 adoptase los proyectos de resolución MSC sobre enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Código MODU) (resolución A.414(XI));
- .2 adoptase los proyectos de resolución MSC sobre enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989 (Código MODU 1989) (resolución A.649(16));

- .3 adoptase los proyectos de resolución MSC sobre enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009 (Código MODU 2009) (resolución A.1023(26)); y
- .4 aprobase un proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la regla XI-1/7 del Convenio SOLAS.

## **PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974**

### **Propuestas de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS**

#### ***Regla 10 – Lucha contra incendios***

3.4 El Comité recordó que el MSC 93 había acordado enmendar el título de la regla II-2/10.5.2 del Convenio SOLAS para especificar que su ámbito de aplicación se limitaba a los espacios de categoría A para máquinas, y tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre el proyecto de enmiendas.

3.5 El Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a la regla II-2/10.5.2 del Convenio SOLAS, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

### **Propuestas de enmienda al capítulo VI del Convenio SOLAS**

#### ***Regla 2 – Información sobre la carga***

3.6 El Comité recordó que el DSC 18 había elaborado un proyecto de enmiendas al capítulo VI sobre la verificación obligatoria de la masa bruta de los contenedores con carga, que fue aprobado por el MSC 93, y tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre el proyecto de enmiendas.

3.7 El Comité recordó además que el proyecto de enmiendas al capítulo VI del Convenio SOLAS se acompaña del proyecto de directrices sobre la masa bruta verificada de los contenedores con carga, que fue aprobado por el MSC 93 y que se publicó con la signatura MSC.1/Circ.1475.

3.8 El Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a la regla VI/2 del Convenio SOLAS, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

### **Propuestas de enmienda al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS**

#### ***Nueva regla 7 – Instrumentos de ensayo de la atmósfera en espacios cerrados***

3.9 El Comité recordó que el MSC 93 había aprobado la nueva regla XI-1/7 del Convenio SOLAS, y tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre el proyecto de enmiendas. A este respecto, la delegación del Japón manifestó su preocupación acerca de la ausencia de una definición de gases inflamables.

3.10 El Comité recordó además que el MSC 93 había aprobado, tal como se exigía en la regla XI-1/7 del Convenio SOLAS, la circular MSC.1/Circ.1477: "Directrices para facilitar la selección de instrumentos portátiles que permitan realizar ensayos de la atmósfera en espacios cerrados".

3.11 El Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a la regla XI-1/7 del Convenio SOLAS, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

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

3.12 El Comité recordó que el MSC 93 había tomado nota de las incongruencias del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga, relativas a la falta de un apartado para el número total de personas a las que se puede dar cabida en los botes salvavidas de caída libre y había acordado que esta omisión no era intencionada.

3.13 El Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Convenio SOLAS, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

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

3.14 El Comité acordó que las enmiendas a los capítulos II-2, VI, XI-1 y al apéndice del anexo del Convenio SOLAS, que se había propuesto adoptar en el periodo de sesiones actual, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2016 y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2016.

**PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CÓDIGOS OBLIGATORIOS****Propuestas de enmienda al Código ESP 2011**

3.15 El Comité recordó que el SDC 1 había elaborado propuestas de enmienda al Código ESP 2011 y que el MSC 93 las había aprobado (MSC 94/3, anexo 3), y, tras tomar nota de que no se habían recibido observaciones sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

3.16 El Comité acordó que las mencionadas enmiendas al Código ESP 2011, que se propone adoptar en el periodo de sesiones actual, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2016 y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2016.

3.17 A este respecto, el Comité examinó también una propuesta de la IACS (MSC 94/3/6) acerca de las orientaciones sobre las pruebas de presión de los contornos de los tanques de carga de hidrocarburos dirigidas por el capitán, y acordó que las orientaciones deberían distribuirse mediante una circular MSC.

3.18 A continuación, el Comité acordó encargar a la Secretaría que elaborase la circular MSC que se indica *supra*, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que facilitaran aportaciones técnicas y asesoramiento a la Secretaría, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno.

**PROPUESTA DE NUEVO CAPÍTULO XIV DEL CONVENIO SOLAS – MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES****Regla 1 – Definiciones****Regla 2 – Ámbito de aplicación****Regla 3 – Prescripciones para los buques a los que se aplica el presente capítulo****Regla 4 – Proyectos y disposiciones alternativos**

3.19 El Comité recordó que el SDC 1 había elaborado la propuesta de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS y que el MSC 93 la había aprobado para conferir carácter obligatorio al Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar) (MSC 94/3, anexo 2).



3.20 En este contexto, el Comité tomó nota de que el MEPC 67 había aprobado el preámbulo, la introducción y la parte II del proyecto de código polar y los proyectos de enmienda conexos a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL, para su adopción en el MEPC 68. Tras aprobar los proyectos de enmienda al Convenio MARPOL, el MEPC 67 adoptó medidas pertinentes para el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS. En particular, el MEPC 67:

- .1 acordó suprimir las palabras "por la Organización" en la definición de "Código polar", teniendo presente que el artículo 16 del Convenio MARPOL permite que se introduzcan enmiendas a dicho convenio no sólo tras su examen por la Organización, sino también mediante una conferencia, que es lo mismo que estipula el artículo VII c) del Convenio SOLAS; y
- .2 aceptó varias correcciones y mejoras de redacción en las definiciones de "Código polar", "aguas árticas" y "aguas polares", que deberían examinarse antes de que se adoptara el nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS, a fines de armonización (MSC 94/WP.5, anexo 2).

#### *Definición de "aguas árticas"*

3.21 Tras examinar el documento MSC 94/3/5 (Noruega), en el que se proponen enmiendas a la definición de "aguas árticas" que figura en el proyecto de nueva regla XIV/1.3 a efectos de aclaración, dado que las palabras "la isla de Bjørnøya" no son claras al no indicarse la longitud y latitud correspondientes, el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta mencionada y encargó al Grupo de trabajo que introdujera las modificaciones necesarias, según procediera.

#### *Aclaración de la regla 2.1 (Ámbito de aplicación)*

3.22 El Comité tomó nota de una solicitud de aclaración de la regla 2.1 (Ámbito de aplicación) del observador de la IACS. Dicho observador señaló que la regla 2.1 dice lo siguiente:

"1 Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplica a los buques que operen en aguas polares, certificados de conformidad con el capítulo I.",

y, en su opinión, el capítulo I incluye el Certificado de seguridad radioeléctrica, con un umbral de arqueo bruto igual a 300. También se planteó la cuestión de las naves de gran velocidad, que se certifican de conformidad con lo dispuesto en el capítulo IX. En este contexto, el Comité acordó que, en la presente etapa, el Código se aplicará solamente a los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, y encargó al Grupo de trabajo que volviera a examinar la regla 2.1 y que asesorase al Comité al respecto.

3.23 Tras examinar el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de futuras modificaciones para armonizar el texto del capítulo nuevo con el de las decisiones pertinentes del MEPC 67, incluidas posibles mejoras en la redacción.

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

3.24 El Comité acordó que el nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS, que se proponía adoptar en el periodo de sesiones actual, debería considerarse aceptado el 1 de julio de 2016 y entrar en vigor el 1 de enero de 2017.

**PROYECTO DE CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES (CÓDIGO POLAR)**

3.25 El Comité recordó que el SDC 1 había elaborado el proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares (código polar) (MSC 94/3/1, anexo) y que el MSC 93 lo había aprobado, en principio, con miras a conferir a las partes del Código relacionadas con la seguridad (introducción y parte I-A) carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS 1974.

**Preámbulo e introducción del proyecto de código polar**

3.26 El Comité tomó nota de que el MEPC 67, tras aprobar el preámbulo y la introducción del proyecto de código polar, elaborados por el Grupo de trabajo interperiodos (MEPC 67/WP.8), adoptó las medidas siguientes:

- .1 aprobó las pequeñas modificaciones en la redacción del párrafo 4 del preámbulo y en el encabezamiento del párrafo 2 de la introducción, que figuran en el anexo 1 del documento MEPC 67/WP.14;
- .2 acordó suprimir la definición de "buques tanque" en la que se hace referencia al Convenio SOLAS, tras señalar que en el Convenio MARPOL se define el término de manera distinta, e invitó al Comité a que considerase trasladar la definición del término a la parte I del Código; y
- .3 tomó nota de que la figura 2: "Extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas árticas" es imprecisa, y encargó a la Secretaría que la corrigiera para que el Comité la examinase.

3.27 Tras el debate, el Comité refrendó las antedichas decisiones del MEPC 67 y encargó al Grupo de trabajo que ultimara el preámbulo y la introducción, teniendo en cuenta las modificaciones acordadas por el MEPC 67.

**Limitaciones operacionales**

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

- .1 MSC 94/3/7 (IACS), en el que se presenta el Sistema de indexación del riesgo para la evaluación de los límites operacionales polares (POLARIS) para determinar las limitaciones operacionales en el hielo, que se propuso como una actualización del proyecto de texto de la parte I-B del proyecto de código polar (Orientaciones adicionales relativas al capítulo 1 (Generalidades)). La propuesta de actualización mencionada fue elaborada por la IACS en colaboración con varias Administraciones con experiencia en cuanto al establecimiento de orientaciones y limitaciones para los buques que operen en el hielo, y se ha validado con modelos existentes y material de referencia sobre las reglas de clasificación para la navegación en hielo;
- .2 MSC 94/3/8 (IACS), en el que se propone texto normalizado a fin de que se utilice como orientaciones para el establecimiento de limitaciones operacionales para los buques que operen en aguas polares. A este respecto, el proyecto de "inventario del equipo adicional y las limitaciones operacionales adjunto al Certificado para buque polar" (MSC 94/3/1, anexo, apéndice 1) incluye un marcador de posición para el inventario de las limitaciones operacionales; no obstante, en el proyecto de código polar

- 
- actual no se facilitan orientaciones sobre el establecimiento de las limitaciones mencionadas;
- .3 MSC 94/3/18 (CLIA), en el que se formulan observaciones sobre POLARIS (MSC 94/3/7) y se opina que el sistema mejoraría de manera significativa si siguiera elaborándose y que su incorporación en el proyecto de código polar en una etapa tan tardía como la presente sería prematura y estaría desprovista del examen detallado necesario;
  - .4 MSC 94/3/19 (Canadá), en el que se formulan observaciones sobre POLARIS (MSC 94/3/7) y se facilita información acerca de la experiencia del Canadá en cuanto a la implantación y la utilización satisfactorias del *Sistema de Navegación del Régimen de Hielos del Ártico (AIRSS)*, en apoyo de la propuesta sobre POLARIS;
  - .5 MSC 94/3/21 (Federación de Rusia), en el que se formulan observaciones sobre POLARIS (MSC 94/3/7), se sugieren modificaciones en él teniendo en cuenta las diversas modalidades de operación en el hielo y las restricciones impuestas a la velocidad del buque, y se propone lo siguiente:
    - .1 en el cuadro 1.1 de la sección 1.4 del anexo del documento MSC 94/3/7 (POLARIS), insértense las palabras "sólo en concentraciones de hielo no superiores a 7/10" a continuación de las palabras "operación permitida a velocidad limitada" en la columna central; y
    - .2 las restricciones de la velocidad del buque deberían determinarse para distintas modalidades de operación y para cada buque en particular, teniendo en cuenta la clase de navegación en hielo, la resistencia del casco, la potencia de la instalación de propulsión y la capacidad de gobierno para las modalidades a velocidad baja;
  - .6 MSC 94/3/22 (Federación de Rusia), en el que se formulan observaciones sobre POLARIS (MSC 94/INF.13) y se propone que POLARIS no se incluya en la parte I-B del proyecto de código y que constituya un instrumento de la OMI independiente, de modo que pueda enmendarse oportunamente cuando sea necesario;
  - .7 MSC 94/3/23 (Federación de Rusia), en el que se informa al Comité (párrafos 8 y 9.2) de que el sistema AIRSS (canadiense) utilizado como base para POLARIS se había sometido a prueba de manera amplia en el Ártico ruso en la década de 1990, y de que una de las conclusiones principales extraídas entonces fue que la resistencia del hielo "desgastado" de verano en el AIRSS se había sobrevalorado en exceso; y
  - .8 MSC 94/INF.13 (Canadá, Finlandia, Suecia e IACS), en el que se facilitan los fundamentos técnicos para la elaboración de POLARIS y una comparación con las limitaciones actuales y las orientaciones para las operaciones en el hielo utilizadas en las reglas de clasificación para la navegación en hielo y por las Administraciones.

3.29 El Comité examinó las opiniones siguientes manifestadas durante el debate:

- .1 con respecto a las propuestas que figuran en los documentos MSC 94/3/7 y MSC 94/INF.13, la atención en las limitaciones operacionales en condiciones de hielo en el Ártico no es totalmente traspasable al Antártico;
- .2 si bien POLARIS es un instrumento excelente, debe seguir examinándose a fondo, lo cual podrá afectar a la adopción del Código en una etapa tan tardía como la actual; y
- .3 debería aclararse que existen otros instrumentos que podrían utilizarse para determinar las limitaciones operacionales en condiciones de hielo, y dichos instrumentos deberían tener un carácter general y evitar los nombres comerciales,

y tomó nota con agradecimiento de la labor desempeñada por la IACS y los Gobiernos Miembros acerca de la elaboración de POLARIS, y encargó al Grupo de trabajo que preparase el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia a fin de ultimar las orientaciones sobre un sistema para determinar las limitaciones operacionales en el hielo, basándose en los documentos MSC 94/3/7 y MSC 94/INF.13 (véase el párrafo 3.65).

#### **Certificado para buque polar e inventario del equipo**

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

- .1 MSC 94/3(9 (IACS), en el que se proponen modificaciones en el proyecto de Certificado para buque polar e inventario del equipo adjunto, con objeto de indicar el modo en que las limitaciones se incorporarían en el Certificado, y también de armonizar el Certificado y el inventario del equipo con otros documentos del Convenio SOLAS;
- .2 MSC 94/3/11 (Canadá), en el que se examinan los documentos necesarios para demostrar el cumplimiento de las prescripciones de la parte I del Código polar por parte de los buques que realicen operaciones en aguas árticas, a fin de establecer la carga administrativa conexas;
- .3 MSC 94/3/13 (Estados Unidos), en el que se propone texto relacionado con la certificación de los buques que operen en aguas libres de hielo en un viaje único, a temperaturas del aire que no sean bajas, para su inclusión en el capítulo 1 de la parte I-A del proyecto de código polar; y
- .4 MSC 94/3/15 (China y República de Corea), en el que se proponen enmiendas relacionadas con la certificación de los buques existentes que realicen un viaje único en las aguas polares y que la Administración expida un Certificado para buque polar a corto plazo a fin de reducir la carga de certificación impuesta a las Administraciones.

3.31 Tras tomar nota de que el MEPC 67 había acordado que no eran necesarias otras enmiendas en la parte II del proyecto de código polar para abordar las cargas administrativas, el Comité, tras un debate a fondo, acordó que, si bien no deberían existir exenciones respecto de las prescripciones del código para los viajes ocasionales, había casos en los que podría expedirse certificados sin un reconocimiento. A este respecto, el Comité encargó al Grupo de trabajo que determinara en qué circunstancias pueden expedirse los certificados sin un

---

reconocimiento, teniendo en cuenta los documentos MSC 94/3/9, MSC 94/3/11, MSC 94/3/13 y MSC 94/3/15.

### **Evaluación operacional prescrita por el capítulo 1**

3.32 Tras examinar el documento MSC 94/3/12 (Estados Unidos y Noruega), en el que se proponen orientaciones relacionadas con la evaluación operacional prescrita en el capítulo 1 del proyecto de código polar, para su inclusión en la parte I-B de dicho proyecto, con objeto de aclarar la finalidad y la implantación coherente de la evaluación operacional para los armadores de buques y las Administraciones, el Comité acordó remitir el documento mencionado al Grupo de trabajo para que continuara examinándolo.

### **Casco, compartimentado y estabilidad**

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

- .1 MSC 94/3/14 (Canadá, Estados Unidos, Noruega y Vanuatu), en el que se formulan observaciones acerca de las prescripciones sobre estabilidad y compartimentado del capítulo 4 del proyecto de código y se proponen varias revisiones a fin de mejorar y aclarar el texto del proyecto de regla, así como una definición nueva de "flotación superior en hielo" basada en la definición de la prescripción unificada de la IACS sobre las clases polares; y
- .2 MSC 94/3/17 (FOEI, Pacific Environment y CSC), en el que se manifiesta la preocupación de que la redacción actual del código pueda resultar en interpretaciones distintas de las normas sobre reforzamiento para el hielo en el caso de los buques de la categoría C y tal vez no ofrezca niveles de seguridad adecuados para las aguas polares. Además, la carga de la prueba debería invertirse para las prescripciones sobre estabilidad con avería, de modo que se exija que todos los buques cumplan las disposiciones sobre estabilidad con avería a menos que se les exima debido a la zona de operaciones prevista.

3.34 Tras un debate a fondo, el Comité acordó remitir el documento MSC 94/3/14 al Grupo de trabajo para que lo examinara a fondo. En lo que respecta al documento MSC 94/3/17, el Comité acordó que se examinaría en la segunda etapa de la labor (es decir, la de los buques no regidos por el Convenio SOLAS) y, por tanto, decidió no adoptar por el momento ninguna medida.

3.35 A la luz de lo anterior, el Comité tomó nota de lo manifestado por el observador de la IFSMA, esto es, que estaba satisfecho por el hecho de que las disposiciones para los buques proyectados, construidos, explotados y dotados de personal para el servicio en las aguas polares eran adecuadas. No obstante, el observador manifestó su profunda preocupación por otros buques que entren en estas aguas, dado que, en su opinión, en la elaboración del Código polar se había avanzado muy poco en cuanto a la mejora de la seguridad en dicho entorno hostil (por ejemplo, las deficiencias de los dispositivos de salvamento en los buques dedicados a cruceros, incluida la falta de asientos para todas las personas en un bote salvavidas), lo cual impone una carga considerable en los capitanes de los buques, a los que se les exigen responsabilidades cuando se produjera un suceso.

**Cuestiones de dotación y formación**

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

- .1 MSC 94/3/4 (Estados Unidos), en el que se propone incluir una disposición en la parte I-A del proyecto de código polar a fin de permitir el empleo de "personas que no sean el capitán, el primer oficial de puente ni los oficiales encargados de la guardia de navegación" para satisfacer las prescripciones de formación basadas en el riesgo del capítulo 12 (Dotación y familiaridad con la formación), y se invita al Comité a que encargue al HTW 2 que examine medidas transitorias relacionadas con las prescripciones de formación en apoyo del Código polar. Además de las disposiciones transitorias que se incluirán en el Convenio y el Código de formación, el Subcomité HTW debería elaborar también una circular MSC que aborde la implantación de las orientaciones que figuran en la parte B del Código de formación;
- .2 MSC 94/3/10 (Canadá e Islas Marshall), en el que se examinan las repercusiones probables de las prescripciones sobre titulación de los oficiales en la disponibilidad de buques que realicen viajes ocasionales al Ártico, lo cual podría afectar negativamente a las comunidades del Ártico, y se proponen opciones para mitigar dichas repercusiones a la vez que se cumplan las prescripciones para el personal formado y titulado de los buques que operen en aguas polares; y
- .3 MSC 94/3/20 (FOEI, WWF y Pacific Environment), en el que se formulan observaciones sobre el hecho de que las ONG ambientales opinan que, si bien las disposiciones relativas a la planificación del viaje, por lo que respecta a los mamíferos marinos del proyecto de código polar son un paso adelante, debería prestarse más atención a otras formas de vida silvestre, en particular, a las aves marinas, que podrían verse perjudicadas por el aumento de las actividades relacionadas con el transporte marítimo en las aguas polares; y se propone que se introduzca en la parte I-B del proyecto de código un texto recomendatorio sobre la planificación del viaje relacionado con las congregaciones de aves marinas.

3.37 Tras un debate a fondo, el Comité tomó nota de que existían opiniones distintas sobre las cuestiones de dotación y formación y acordó remitir los documentos MSC 94/3/4 y MSC 94/3/10 al Grupo de trabajo para que siguiera examinándolos. En lo que respecta a las propuestas que figuran en el documento MSC 94/3/20, el Comité acordó que el órgano adecuado para examinar el documento era el MEPC e invitó a los copatrocinadores a que presentasen documentos al respecto en el MEPC 68.

3.38 A la luz de la decisión anterior sobre el documento MSC 94/3/20, el Comité tomó nota de que el observador de la FOEI, en nombre de los coautores, había declarado que seguían preocupados por el hecho de que en la parte II del Código (Medidas de prevención de la contaminación) no se contemplaban plenamente medidas para proteger de manera adecuada a las grandes congregaciones de aves marinas de las actividades del transporte marítimo y que era necesario contar con las medidas pertinentes en la parte I, sobre la planificación del viaje.

3.39 Además, el Comité tomó nota de que la delegación de Alemania había declarado que respaldaba los resultados del HTW 1 (HTW 1/21, párrafo 11.17 y anexo 3) sobre las cuestiones de la dotación y formación y no aceptaba prescripciones sobre formación menos estrictas.

### **Definiciones del capítulo 1 de la parte I-A**

3.40 Tras examinar la parte pertinente del documento MSC 94/3/23 (Federación de Rusia) (párrafos 1 a 7 y 9.1), en la que se proponen modificaciones de la definición de "rompehielos" y la introducción de una definición nueva (capacidad de rompehielos), a fin de aclarar la definición actual, en la que se determina que un rompehielos es todo buque que tiene un rendimiento superior en el hielo y puede prestar servicios de escolta u otras formas de asistencia a un buque con una clase de navegación en hielo inferior, el Comité, tras tomar nota de que el Grupo de trabajo había examinado las definiciones a fondo en el MSC 93 y de que el término "capacidad de rompehielos" no se utiliza en el Código, no aprobó las propuestas mencionadas.

### **Resultados del NCSR 1**

3.41 El Comité examinó los resultados del NCSR 1 sobre las cuestiones relacionadas con el Código polar (MSC 94/9, párrafos 2.20 a 2.24), junto con el documento MSC 94/3/16 (Estados Unidos), en el que se proponen revisiones del capítulo 9 (Seguridad de la navegación) elaboradas por el NCSR 1 para que sea coherente con otros capítulos del proyecto de código y, en especial:

- .1 aprobó el proyecto de texto revisado de los capítulos (con nueva numeración) 9 (Seguridad de la navegación) y 10 (Comunicaciones) del proyecto de código polar (NCSR 1/28, párrafos 23.11 y 23.17 y anexo 18), y encargó al Grupo de trabajo que incluyera los proyectos de capítulos revisados en el Código, tomando en consideración el documento MSC 94/3/16;
- .2 aprobó la supresión del párrafo (con nueva numeración) 11.4 (Notificación) del capítulo 11 (con nueva numeración) del proyecto de código polar (NCSR 1/28, párrafo 23.18);
- .3 aprobó los proyectos de revisión de las secciones 2.2 (Equipo de navegación) y 2.3 (Equipo de comunicaciones) del inventario del equipo adicional y las limitaciones operacionales adjunto al Certificado para buque polar (NCSR 1/28, párrafos 23.12 y 23.19 y anexo 19);
- .4 refrendó la opinión del NCSR 1 de que las orientaciones adicionales que figuran en la parte I-B del proyecto de código polar relativas al equipo individual y colectivo de supervivencia son suficientes (NCSR 1/28, párrafo 23.14); y
- .5 aprobó el proyecto de orientaciones adicionales sobre los párrafos 9 y 10 (con nueva numeración) para su posible inclusión en la parte I-B del proyecto de código polar (NCSR 1/28, párrafos 23.15 y 23.21 y anexo 20).

### **Constitución de un grupo mixto de trabajo sobre el Código polar y el código IGF**

3.42 Tras haber examinado las cuestiones pendientes relacionadas con el proyecto de código polar, el Comité constituyó un grupo mixto de trabajo sobre el Código polar y el código IGF (véase también el párrafo 11.53), al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, así como todos los documentos presentados dentro de este punto sobre cuestiones relacionadas con el Código polar, excepto los documentos MSC 94/3/17, MSC 94/3/20 y MSC 94/3/23 (párrafos 1 a 7 y 9.1 solamente), llevara a cabo las tareas siguientes:

- .1 ultimar el proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS y la resolución MSC conexas, basándose en el anexo 2 del documento MSC 94/3 y el anexo 2 de los documentos MSC 94/WP.5 y Add.1;
- .2 determinar en qué circunstancias puede expedirse la certificación sin reconocimiento;
- .3 ultimar el proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar) y la resolución MSC conexas, basándose en el anexo del documento MSC 94/3/1 y el anexo 1 del documento MSC 94/WP.5/Add.1, modificados por el NCSR 1 (NCSR 1/28, anexos 18 a 20); y
- .4 preparar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia a fin de ultimar las orientaciones sobre un sistema para determinar las limitaciones operacionales en el hielo, basándose en los documentos MSC 94/3/7 y MSC 94/INF.13.

### **INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS**

#### **Propuestas de enmienda consiguientes a los Códigos MODU**

3.43 El Comité recordó que el MSC 93 había aprobado 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, y que también había decidido aprobar, en principio, el proyecto de enmiendas consiguientes al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Códigos MODU de 1979, 1989 y 2009).

3.44 Tras tomar nota de que no se habían recibido observaciones sobre las propuestas de enmienda (MSC 94/3/2), el Comité confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

3.45 El Comité acordó que las enmiendas mencionadas a los Códigos MODU que se propuso adoptar en el presente periodo de sesiones se consideraría que entrarán en vigor el 1 de julio de 2016.

#### **Proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la regla XI-1/7**

3.46 El Comité recordó que el MSC 93 había aprobado, en principio, el proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la regla XI-1/7 teniendo presente que el proyecto de nueva regla XI-1/7 del Convenio SOLAS entraría en vigor el 1 de julio de 2016.



3.47 Al examinar si las disposiciones de la regla XI-1/7 serían aplicables a las naves de gran velocidad (NGV), el Presidente del Subcomité CCC informó al Comité de que estaba previsto que las disposiciones de la circular se aplicarían a todos los buques, incluidas las naves de gran velocidad.

3.48 El Comité tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre el proyecto de circular MSC (MSC 94/3/3) y confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

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

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

- .1 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, y el Código ESP 2011, junto con los proyectos de resoluciones MSC conexas, basándose en los anexos 1 y 3 del documento MSC 94/3;
- .2 el texto definitivo del proyecto de enmiendas resultantes al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Códigos MODU de 1979, 1989 y 2009) junto con las resoluciones MSC conexas, basándose en los anexos del documento MSC 94/3/2; y
- .3 el texto definitivo del proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana de la regla XI-1/7 del Convenio SOLAS, basándose en el documento MSC 94/3/3.

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

3.50 Tras examinar el informe del Grupo de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (MSC 94/WP.6), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 3.51 a 3.57.

#### **Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, incluidos los códigos conexas de obligado cumplimiento**

##### ***Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974***

3.51 El Comité ampliado, que incluía a las delegaciones de 101 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Convenio, que el Grupo de redacción había elaborado (MSC 94/WP.6, anexo 1, y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.308(94), que figura en el anexo 1.

3.52 Tras adoptar la resolución MSC.308(94), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al Convenio adoptadas deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y que deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2016, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

### **Adopción de enmiendas al Código ESP 2011**

3.53 El Comité ampliado examinó las propuestas de enmienda al Código ESP 2011 que el Grupo de redacción había elaborado (MSC 94/WP.6, anexo 2), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.381(94), que figuran en el anexo 2. A este respecto, el Comité tomó nota con agradecimiento del ofrecimiento de la IACS de armonizar la terminología relativa a las organizaciones reconocidas utilizada en el Código.

3.54 Al adoptar la resolución MSC.381(94), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al Código ESP 2011 adoptadas deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y que deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2016, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

### **Instrumentos no obligatorios**

3.55 El Comité examinó el texto definitivo de las enmiendas a los instrumentos no obligatorios, incluidos los proyectos de resoluciones y circulares MSC conexas, que el Grupo de redacción había elaborado (MSC 94/WP.6, anexos 3 a 5).

3.56 Tras el oportuno examen, el Comité adoptó, tras haber acordado que en revisiones futuras de los Códigos MODU debería utilizarse terminología neutra en cuestión de género:

- .1 enmiendas al Código MODU 1979, mediante la resolución MSC.382(94), que figura en el anexo 3;
- .2 enmiendas al Código MODU 1989, mediante la resolución MSC.383(94), que figura en el anexo 4; y
- .3 enmiendas al Código MODU 2009, mediante la resolución MSC.384(94), que figura en el anexo 5;

3.57 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1485 sobre la implantación temprana de la regla XI-7 del Convenio SOLAS acerca de los instrumentos de ensayo de la atmósfera en espacios cerrados.

### **INFORME DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO SOBRE EL CÓDIGO POLAR Y EL CÓDIGO IGF**

3.58 Tras examinar la parte 1 del informe del Grupo mixto de trabajo sobre el Código polar y el código IGF (MSC 94/WP.7) (véase el párrafo 3.42), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

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

3.59 Tras examinar el texto definitivo de la introducción y las partes I-A y I-B del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), el Comité:

- .1 pidió a la Secretaría que actualizase la figura 2 (Extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas árticas), que figura en la introducción del Código, a fin de ilustrar con precisión el límite de aplicación del Código polar; y

- .2 encargó al Subcomité III que examinara las cuestiones de reconocimiento y certificación, de conformidad con la disposición del Código polar, en su próxima revisión de las Directrices SARC, antes de la entrada en vigor del nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS.

### ***Prescripciones de formación para los oficiales y tripulantes a bordo de buques que operen en aguas polares***

3.60 A fin de aclarar la relación entre el Convenio y el Código de formación por una parte, y el código polar, por otra, el Comité tomó nota de que el HTW 1 (HTW 1/21, párrafo 11.16) se habían examinado los avances conseguidos en la elaboración de proyectos de enmienda al Convenio de formación y a la Parte A del Código de formación por lo que respecta a los requisitos de formación para los oficiales y tripulantes a bordo de buques que operen en aguas polares (HTW 1/WP.4/Rev.1, anexo 1) y de que había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentasen observaciones y propuestas en el HTW 2.

### **Adopción de un nuevo instrumento de obligado cumplimiento**

#### ***Adopción del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar)***

3.61 El Comité ampliado examinó el texto definitivo elaborado por el Grupo de trabajo (MSC 94/WP.7, anexo 2) y adoptó la introducción y las partes I-A y I-B del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar) mediante la resolución MSC.385(94), que figura en el anexo 6. A este respecto, el observador de la IACS pronunció una declaración la cual figura en el anexo 29.

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

3.62 En lo que respecta a las cuestiones relacionadas con las limitaciones operacionales, el Comité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre limitaciones operacionales en el hielo, coordinado por Noruega,<sup>\*</sup> al que encargó lo siguiente:

- .1 elaborar un proyecto de orientaciones sobre una metodología a fin de determinar las limitaciones para las operaciones en el hielo, así como el proyecto de circular MSC conexas, para la evaluación del riesgo estructural y su inclusión en la documentación del buque, basándose en los documentos MSC 94/3/7 y MSC 94/INF.13, teniendo en cuenta los documentos MSC 94/3/18, MSC 94/3/19, MSC 94/3/21, MSC 94/3/22, MSC 94/3/23 y MSC 94/WP.7 (anexo 3);
- .2 intercambiar información sobre la experiencia en cuanto a operaciones en el hielo a los efectos de validar las orientaciones para las operaciones en el hielo; y
- .3 presentar un informe en el MSC 95.

---

\* **Coordinadora:**  
Sra. Turid Stemre  
Senior Adviser  
International environment, safety and security  
Norwegian Maritime Authority  
P.O. Box 2222  
N-5509 Haugesund  
Noruega  
Teléfono: + 47 52 74 51 51  
Correo electrónico: [Turid.Stemre@sjofartsdir.no](mailto:Turid.Stemre@sjofartsdir.no)

a los fines de realizar un examen en el marco del punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento).

## **Nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS**

### ***Regla 1 – Definiciones***

3.63 Tras examinar las propuestas de modificación de las definiciones de los términos "Código polar" y "aguas árticas" (proyectos de nuevas reglas XIV/1.1 y XIV/1.3, respectivamente) que el Grupo de trabajo había elaborado, el Comité aprobó las propuestas de modificación de las definiciones mencionadas y pidió a la Secretaría que informase al MEPC 68 de las modificaciones de las definiciones de Código polar y aguas árticas a efectos de armonización. A este respecto, el observador de la IACS pronunció una declaración la cual figura en el anexo 29.

### **Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974**

3.64 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 101 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a dicho Convenio a fin de conferir carácter obligatorio a las disposiciones del Código polar relativas a la seguridad (véase el párrafo 3.61), que el Grupo de trabajo había elaborado (MSC 94/WP.7, anexo 1), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.386(94), que figura en el anexo 7.

3.65 Al adoptar la resolución MSC.386(94), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que el nuevo capítulo XIV adoptado del Convenio SOLAS debería considerarse aceptado el 1 de julio de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y que debería entrar en vigor el 1 de enero de 2017, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

### **INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA**

3.66 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 pudieran determinarse, incluidas las actualizaciones de las referencias a párrafos que hubieran cambiado de número, y a que pusiera en conocimiento del Comité cualquier error u omisión que requiriese la adopción de medidas por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

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

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

### **Directrices para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima**

4.1 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las Directrices para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, que figura en el documento MSC 94/4 (Estados Unidos), el Comité reconoció que era necesario profundizar en la labor para ultimar las directrices y reflejar las preocupaciones y preguntas incluidas en

el documento MSC 94/4/2 (China) y que esta labor exigía que volviera a constituirse el Grupo de trabajo por correspondencia.

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

4.2 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, coordinado por los Estados Unidos,\* y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el documento MSC 94/4/2:

- .1 examinase y ultimase el proyecto de orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima; y
- .2 presentase un informe en el MSC 95.

### **Medidas para incrementar la ciberseguridad marítima**

4.3 Se informó al Comité de que el Comité de facilitación, en su 39º periodo de sesiones, había examinado el documento FAL 39/7 (Canadá) en el que se propone la elaboración de directrices sobre ciberseguridad marítima por lo que respecta a los aspectos relacionados con la facilitación.

4.4 El Comité examinó el documento MSC 94/4/1 (Canadá y Estados Unidos) en el que se propone elaborar directrices sobre ciberseguridad que mejoren la cooperación entre los especialistas en ciberseguridad y los gestores para proteger los buques, los puertos y las instalaciones marítimas y facilitar información de alto nivel sobre posibles vulnerabilidades cibernéticas.

4.5 El observador de BIMCO informó al Comité de que BIMCO había estado trabajando con sus socios sobre orientaciones para los propietarios y las tripulaciones de los buques sobre los aspectos operacionales de la seguridad cibernética, en particular, sobre la vulnerabilidad del equipo informático de los buques al acceso no autorizado debido a soporte lógico no actualizado. Habida cuenta de que esta labor sigue en marcha, BIMCO comunicó que tenía intención de facilitar información actualizada en el próximo periodo de sesiones del Comité.

4.6 El Comité, teniendo presente la labor del Comité de facilitación en este contexto, acordó que toda la labor que lleve a cabo el Comité sobre esta cuestión debería estar coordinada por el Comité de facilitación.

4.7 El Comité acordó que la seguridad cibernética era una cuestión importante y oportuna, pero la Organización no debería adoptar medidas unilaterales sobre esta cuestión sin consultar con otros órganos de Naciones Unidas y organizaciones internacionales pertinentes, tales como la UIT, e invitó por ello a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran la cuestión y presentaran propuestas en el MSC 95.

---

\* **Coordinador principal:**  
Sr. L. Stephen Cox  
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos  
International Port Security Program  
431 Crawford St. Rm 108  
Portsmouth, Virginia 23704, Estados Unidos  
Teléfono: +1(757) 398-6651  
Móvil: +1(757) 544-6190  
Correo electrónico: [Larry.s.cox@uscg.mil](mailto:Larry.s.cox@uscg.mil)

## **Resultados relacionados con la protección del 39º periodo de sesiones del Comité de facilitación**

4.8 El Comité tomó nota de los resultados de las deliberaciones del FAL 39, que había llegado a la conclusión de que la mayoría de los casos de polizones e intentos de polizones a bordo de buques se deben a la falta de una implantación correcta de las medidas de protección marítima de la OMI que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP.

4.9 El Comité tomó nota asimismo de que esta cuestión se había abordado en el ámbito del proceso de revisión general del Convenio de facilitación, que incluye ahora, entre otras cosas, enmiendas a la sección 4 (Polizones) y los correspondientes aspectos de seguridad, y que han sido también objeto de dos seminarios sobre prevención de casos de polizonaje este año, impartidos por la Secretaría en el ámbito del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI.

## **Resolución 2182 (2014) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas**

4.10 El Comité tomó nota de que el 24 de octubre de 2014 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó la resolución 2182 (2014), relativa a la situación en Somalia y Eritrea, cuyo principal objetivo era poner de relieve la necesidad de evitar entregas no autorizadas de armas y equipo militar a Somalia y evitar la exportación directa o indirecta de carbón vegetal de Somalia, cuyas disposiciones pueden repercutir sobre el sector del transporte marítimo, en particular, por lo que se refiere al párrafo dispositivo 10, relativo a armas a bordo de los buques que realizan actividades comerciales en los puertos somalíes, y los párrafos dispositivos 11 a 22, referidos a la interdicción marítima del carbón vegetal y las armas. Conviene prestar especial atención a los párrafos dispositivos 15 y 16, ya que tienen implicaciones para los Estados de abanderamiento con respecto a las inspecciones de buques mercantes por Estados Miembros, que actúen a título nacional o mediante asociaciones navales multinacionales de carácter voluntario. En el sitio en la Red de las Naciones Unidas ([www.un.org](http://www.un.org)) y en las páginas sobre protección marítima del sitio de la OMI en la Red ([www.imo.org](http://www.imo.org)) se facilitan los enlaces a dicha resolución.

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

### **Generalidades**

5.1 El Comité recordó que el MSC 93 había tomado nota de los avances en la implantación de las auditorías de verificación de las GBS, en particular, de que 13 organizaciones reconocidas (RO) habían presentado solicitudes de auditoría de verificación de las GBS a finales de 2013.

5.2 El Comité recordó también que, por lo que respecta 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 93, tras examinar el documento MSC 93/5/1 (Alemania), relativo a la elaboración de directrices sobre dispositivos de salvamento en función de las normas basadas en objetivos, había acordado 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 y las reglas del capítulo III del Convenio SOLAS y el Código IDS propuesta por Alemania.

## **Implantación de las auditorías de verificación de las GBS**

5.3 El Comité tomó nota del documento MSC 94/5 (Secretaría), en el que se da cuenta de los avances en la implantación de las auditorías de verificación de las GBS, en particular de la constitución de cinco equipos de auditoría y de que las auditorías de verificación de las 13 OR se había iniciado a finales de julio de 2014. Por lo que respecta a la posibilidad de constituir un sexto equipo de auditorías para combinar los informes de los equipos 1 a 5 mencionados en el documento (párrafo 7), la Secretaría señaló que sobre la base de la experiencia adquirida hasta la fecha en las auditorías de verificación de las GBS, sería suficiente con los actuales equipos 1 a 5 (es decir, no se constituirá el equipo 6) para ultimar los informes de auditoría y presentarlos al MSC 96. A continuación, el Comité respaldó estas medidas relativas a las auditorías de verificación de las GBS.

5.4 En este contexto, el Comité tomó nota de la declaración del observador de CESA en relación con el expediente de construcción del buque prescrito en la regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS, cuyo texto se recoge en el anexo 29.

## **Enfoque del nivel de seguridad (SLA)**

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

- .1 MSC 94/5/1 (China), en el que se presentan propuestas completas para la elaboración de directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad (SLA) para el proceso normativo de la OMI, basadas en los elementos a considerar en la elaboración de las directrices provisionales (MSC 92/WP.9, anexo 2), que añaden nuevas secciones relativas al objetivo, los principios y los procedimientos para aclarar las directrices; y
- .2 MSC 94/5/2 (Alemania), en el que se propone información sobre el perfeccionamiento del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos (GBS-SLA), en particular por lo que respecta a la elaboración de prescripciones funcionales (nivel II), y en cuyo anexo se presenta un ejemplo de prescripciones funcionales del GBS-SLA, que contiene tres aspectos (Descripción, Justificación y Validación y rendimiento previsto), basado en un mapa funcional examinado en el SSE 1. También se propone enmendar las "Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos" (MSC.1/Circ.1394), añadiendo una sección que especifique el grado de detalle en que debe considerarse una prescripción funcional y los elementos a tener en cuenta cuando se especifiquen prescripciones funcionales.

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

- .1 ambos documentos deberían remitirse al Grupo de trabajo para que los examine más a fondo;
- .2 aunque el enfoque basado en el nivel de seguridad se utilizará para el nivel I (Objetivos) y el nivel II (Prescripciones funcionales), puede que no resulte idóneo para el nivel IV (Reglas y normas específicas); y
- .3 aunque se apoya en general la propuesta de enmendar la circular MSC.1/Circ.1394, se planteó preocupación por el hecho de que el Grupo de

trabajo por correspondencia constituido en el SSE 1 prácticamente ha completado su labor basándose en la circular MSC.1/Circ.1394,

y decidió remitir estos documentos al Grupo mixto de trabajo sobre normas basadas en objetivos y evaluación formal de la seguridad para que los examinara detenidamente.

### **Constitución del Grupo mixto de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad (Grupo de trabajo GBS/EFS)**

5.7 Tras examinar estas cuestiones, el Comité constituyó un grupo mixto de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad (Grupo de trabajo GBS/EFS) y le encargó lo siguiente, teniendo en cuenta los documentos MSC 94/5/1 y MSC 94/5/2, junto con los resultados pertinentes del SSE 1 y las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 examinar más a fondo los "Elementos a considerar en la elaboración de las directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad para el proceso normativo de la OMI" (MSC 92/WP.9, anexo 2), teniendo en cuenta el documento MSC 94/5/1; y
- .2 examinar las propuestas que figuran en el documento MSC 94/5/2 en relación con la elaboración del enfoque del nivel de seguridad para las normas basadas en objetivos (GBS-SLA), incluidas posibles enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1394, y asesorar oportunamente al Comité.

### **Informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad**

5.8 Tras examinar los apartados del informe del Grupo de trabajo (MSC 94/WP.8) que tratan de este punto del orden del día, el Comité lo aprobó en general y tomó las medidas que se indican seguidamente.

#### ***Elaboración de directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad (SLA) para el proceso normativo de la OMI***

5.9 El Comité, tras tomar nota de los avances con respecto al proyecto de directrices provisionales sobre el enfoque del nivel de seguridad (SLA) de las normas basadas en objetivos para el proceso normativo de la OMI, acordó mantener toda la información valiosa contenida en el documento MSC 92/WP.9 (anexo 2), como por ejemplo, la figura titulada: "Jerarquía propuesta de los instrumentos SLA de la OMI" y el "Ejercicio SLA" para seguir perfeccionando el proyecto de directrices provisionales.

5.10 A este respecto, la delegación de Sudáfrica manifestó la opinión de que era de urgente necesidad simplificar el proceso GBS-SLA a fin de conseguir un entendimiento más amplio de la aplicación de las GBS-SLA al proceso normativo de la OMI, añadiendo que también era necesaria una mayor participación de los Gobiernos Miembros.

5.11 Seguidamente, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas sobre el proyecto de directrices provisionales al MSC 95.



---

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

5.12 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que era necesario enmendar las "Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos" (MSC.1/Circ.1394), posiblemente añadiendo un anexo con la especificación para prescripciones funcionales, que proporcione el grado de detalle que debe considerar una prescripción funcional y los elementos que hay que tener en cuenta.

5.13 Seguidamente, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas concretas en el MSC 95 sobre enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1394.

***Hoja de ruta sobre el enfoque del nivel de seguridad para las GBS***

5.14 El Comité respaldó la opinión del Grupo de que el proyecto de directrices provisionales y las enmiendas a las Directrices genéricas (MSC.1/Circ.1394) deberían ultimarse como primera etapa.

5.15 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre los vínculos entre el proyecto de directrices provisionales y las Directrices genéricas, y de que el Grupo había reconocido las ventajas de integrar ambos documentos cuando en un futuro se sigan elaborando las directrices. Otras delegaciones manifestaron la opinión de que era prematuro pensar en una integración antes de ultimar las directrices provisionales. En este contexto la delegación de Alemania realizó una declaración acerca de la necesidad de llevar a cabo el ejercicio de SLA acordado en el MSC 90 a fin de identificar lagunas. En el anexo 29 figura el texto completo de la declaración de la delegación de Alemania.

***Relación entre el Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos y la labor de los subcomités que utilicen el marco de las normas basadas en objetivos (GBS)***

5.16 El Comité tomó nota de que el Grupo había reconocido las inquietudes sobre posibles discrepancias entre distintos instrumentos que utilicen el marco de las GBS y la necesidad de armonizar estos instrumentos, labor que deberían asumir expertos en el enfoque del nivel de seguridad para las GBS. En este contexto el Comité le pidió al SSE 2 que informara, en el MSC 95, de los resultados de su labor relativa a la elaboración de unas directrices basadas en objetivos en relación a las prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento de los buques.

**6 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE****Antecedentes**

6.1 El Comité recordó que, desde el siniestro del buque de pasaje *Costa Concordia*, el Comité, en sus periodos de sesiones 90º, 91º, 92º y 93º había constituido un Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje. Como resultado de esta labor, el Comité adoptó enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS; adoptó las Medidas destinadas a incrementar la seguridad de los buques de pasaje (resolución MSC.336(90)); aprobó las Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje (circular MSC.1/Circ.1446/Rev.2) y aprobó el Plan de acción revisado para la labor a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 93/WP.6/Rev.1, anexo 3).

**Resultados del III 1 – análisis del informe de investigación sobre seguridad marítima**

6.2 Al examinar los resultados del III 1 (MSC 94/6) relacionados con el análisis del informe de investigación sobre seguridad marítima respecto de la encalladura y pérdida del buque de pasaje *Costa Concordia* junto con los factores coadyuvantes, las cuestiones que se plantearon, las lecciones aprendidas y las observaciones sobre el factor humano, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas durante los debates:

- .1 el III 1 no había concluido un análisis en profundidad del informe sobre la investigación del siniestro del *Costa Concordia*, por lo cual no deberían incluirse nuevos puntos en el Plan de acción revisado para la labor a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (Plan de acción a largo plazo);
- .2 el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje ya había debatido, en periodos de sesiones previos del Comité, varios puntos cuya inclusión en el cuadro 1 del Plan de acción a largo plazo se había sugerido, y que no requerían que los continuara examinando;
- .3 el III 1 había tenido en cuenta que los puntos que quizás podrían incluirse en el cuadro 1 del Plan de acción a largo plazo estaban sujetos a que se presentara una justificación completa, de conformidad con lo estipulado en las Directrices de los Comités; y
- .4 la Secretaría había identificado cuatro puntos que ya se habían incluido en el Plan de acción a largo plazo y otros cuatro puntos que podrían incluirse en el cuadro 1.

6.3 Tras tomar en consideración las antedichas opiniones, el Comité acordó añadir, entre corchetes, en el cuadro 1 del Plan de acción a largo plazo las cuestiones señaladas por el III 1 que todavía no se habían incluido en el Plan, a fin de que el Comité las examinara en su próximo periodo de sesiones (véanse también los párrafos 6.15 y 6.16).

**Provisión al capitán de una herramienta informática de apoyo por lo que respecta a la estabilidad en caso de inundación**

6.4 El Comité recordó que el MSC 92 había examinado el apoyo mediante herramientas informáticas por lo que respecta a la estabilidad para el capitán en caso de inundación y que había incluido en el Plan de acción a largo plazo la cuestión del apoyo mediante herramientas informáticas de a bordo por lo que respecta a la estabilidad o el apoyo basado en tierra para los buques de pasaje existentes.

6.5 Tras el debate habido durante el MSC 92, las Bahamas y otros (MSC 94/6/1), propusieron extender a los buques de pasaje existentes la prescripción del Convenio SOLAS relacionada con el apoyo a la estabilidad por ordenador para el capitán en caso de inundación.

6.6 En este contexto, el Comité tomó nota de que, si bien esta propuesta era de un nuevo resultado no previsto, y que se había presentado dentro del plazo para la presentación de resultados no previstos, los proponentes consideraron que era conveniente debatirla bajo este punto del orden del día.

6.7 Al examinar el documento MSC 94/6/1, el Comité tomó en consideración las siguientes opiniones que se manifestaron durante el debate:

- .1 se había proporcionado información sobre la necesidad imperiosa y otra información esencial para aprobar este punto como nuevo resultado no previsto;
- .2 el Subcomité SDC ya estaba examinando una cuestión que estaba relacionada estrechamente con esta propuesta y no se estaba avanzando respecto del resultado existente porque no se habían presentado documentos sobre el tema; y
- .3 sería conveniente examinar esta propuesta en combinación con el resultado existente mencionado *supra*.

6.8 Tras tomar nota de que la brevedad del plazo para la presentación de documentos para el SDC 2 haría que no se pudieran elaborar documentos de gran calidad, el Comité acordó incluir un nuevo resultado no previsto en su orden del día posbiental y designar al Subcomité SDC como órgano coordinador (véanse los párrafos 18.20 y 18.29), así como actualizar el Plan de acción a largo plazo.

### **Planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje**

6.9 El Comité recordó que el MSC 93 había examinado la cuestión de la disponibilidad de los planes actualizados prescritos para la colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje y que había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran en este periodo de sesiones información pertinente a fin de identificar cuestiones específicas en la comunicación de los planes de colaboración SAR entre los participantes.

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

- .1 MSC 94/6/2 (Estados Unidos), que contiene una evaluación de los planes de colaboración sobre búsqueda y salvamento a bordo de los buques de pasaje que hacen escala en puertos de los Estados Unidos, especialmente el contenido de los planes, la frecuencia de las actualizaciones y las comparaciones de las fechas de revisión entre el buque y el proveedor de datos SAR; y
- .2 MSC 94/6/4 (Finlandia y otros), que contiene información sobre la labor que continúan realizando las partes interesadas con respecto a la provisión y el mantenimiento de planes de colaboración SAR para mejorar su eficacia, de ser necesario, y en el que se sugiere que es necesario efectuar un examen exhaustivo de las directrices vigentes, que figuran en la circular MSC.1/Circ.1079.

6.11 Tras deliberar y tomar nota de que había un apoyo generalizado para efectuar una revisión a la circular MSC.1/Circ.1079 y que la revisión de las Directrices de la circular MSC.1/Circ.1079 requeriría una propuesta de nuevo resultado no previsto, el Comité invitó a los copatrocinadores del documento MSC 94/6/4 a que presentaran una propuesta de nuevo resultado no previsto, de conformidad con las Directrices de los Comités.

### **Mantenimiento de las puertas estancas al agua**

6.12 El Comité examinó el documento MSC 94/6/3 (Italia), en el que se presenta un análisis sobre el mantenimiento de las puertas estancas al agua, resultante de una evaluación de las prescripciones vigentes, tanto en el ámbito nacional como internacional, aplicables a los buques de pasaje, y en el que se sugiere incluir la cuestión del "Mantenimiento de las puertas estancas al agua" en el cuadro 1 del Plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje, con miras a elaborar una enmienda a la regla II-1/21 del Convenio SOLAS y a las directrices técnicas. Por otra parte, en opinión de Italia, si bien el Plan de acción a largo plazo trata de la seguridad de los buques de pasaje, esta cuestión podría considerarse igualmente aplicable a los buques de carga pudiendo ser preciso examinar este aspecto en el futuro.

6.13 El Comité, tras tomar nota de que se expresaron las siguientes opiniones al respecto:

- .1 que el mantenimiento de las puertas estancas al agua ya está abarcado en el Código IGS y que no era necesario continuar examinando este aspecto; y
- .2 que no hay una relación directa con el informe sobre la investigación del siniestro del *Costa Concordia* y que se necesitaría disponer de justificación para continuar trabajando en este punto,

acordó añadir un nuevo punto sobre el "Mantenimiento de las puertas estancas al agua" en el cuadro 1 del Plan de acción a largo plazo, en el entendimiento de que esto no iría en perjuicio de los resultados del examen de ninguna otra propuesta de nuevo resultado no previsto sobre esta cuestión.

### **Estado y finalidad del Plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje**

6.14 El Comité recordó que el MSC 93 había refrendado la opinión del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje de que durante el MSC 94 debería ultimarse la lista de posibles cuestiones del Plan de acción a largo plazo, y alentó a los Gobiernos Miembros a que presenten propuestas con justificaciones para resultados no previstos en relación con los puntos enumerados en el cuadro 1. El MSC 93 también acordó que debería suprimirse del cuadro 1 las cuestiones posibles respecto de las cuales no se haya presentado una justificación completa a más tardar para el MSC 96 (mayo-junio de 2016).

6.15 Seguidamente, el Comité le pidió a la Secretaría que actualizara el Plan de acción a largo plazo basándose en los resultados de este periodo de sesiones y que volviera a emitir el Plan al MSC 95 tan pronto como sea posible después del presente periodo de sesiones a fin de que las delegaciones puedan presentar observaciones sobre el Plan revisado.

### **Medidas provisionales recomendadas**

6.16 El Comité recordó que en el MSC 93 había acordado mantener actualizadas las Medidas provisionales recomendadas para que las compañías de buques de pasaje incrementen la seguridad de los buques de pasaje (circular MSC.1/Circ.1446/Rev.2) conforme se avance en esta cuestión, y acordó suprimir la palabra "provisionales" del título al efectuar la próxima revisión de la circular. En este contexto, el Comité acordó que no era necesario actualizar la circular durante el presente periodo de sesiones del Comité.

## **7 FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA**

### **INFORME DEL 1º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

7.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (Subcomité HTW) (HTW 1/21 y MSC 94/7) y adoptó las medidas siguientes, habiendo recordado que en el MSC 93 ya se habían adoptado medidas sobre cuestiones vigentes resultantes del HTW 1 (MSC 93/22, sección 11).

#### **Utilización del GISIS para presentar información**

7.2 El Comité se mostró conforme con la recomendación del Subcomité sobre la utilización del GISIS para presentar información, por ser este sistema una herramienta eficaz para que los Gobiernos Contratantes del Convenio y el Código de formación den cumplimiento a sus obligaciones.

#### **Enmiendas al Convenio de formación y a la parte A y a la parte B del Código de formación en relación con el código IGF**

7.3 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al Convenio de formación y a la parte A y a la parte B del Código de formación en relación con el código IGF, junto con el documento MSC 94/7/2 (España), en los que se proponía una enmienda relativa a los proyectos de regla V/3 y sección A-V/3 (Requisitos mínimos de formación y cualificaciones para los capitanes, oficiales y marineros y demás personal que se desempeña a bordo de buques regidos por el código IGF) del Convenio y del Código de formación, con referencia en particular, al reconocimiento de la formación de los tripulantes que cumplen con los requisitos para buques tanque para el transporte de gas licuado.

7.4 En el debate que siguió, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones:

- .1 los requisitos de formación para los buques tanque para el transporte de gas licuado se habían examinado minuciosamente en el HTW 1 y deberían aceptarse las enmiendas al Convenio y el Código de formación preparadas por el HTW 1;
- .2 los proyectos de enmiendas establecen un mecanismo fiable para la trasposición de las competencias de la gente de mar del código IGF al Código CIG;
- .3 las propuestas que figuran en el documento MSC 94/7/2 limitan innecesariamente la experiencia de la gente de mar y repercuten en la cultura de seguridad;
- .4 los requisitos relativos a la formación de familiarización ya están contemplados en la regla I/14 del Convenio de formación; y
- .5 las propuestas que figuran en el documento MSC 94/7/2 tienen fundamento y deberían aceptarse.

7.5 Tras tomar en consideración las antedichas opiniones y observar que era insuficiente el apoyo a las propuestas recogidas en el documento MSC 94/7/2, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas relativos al Convenio de formación, que figuran en el anexo 8, y a la parte A y la parte B del Código de formación, que figuran en los anexos 9 y 10, en relación con el código IGF; y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio de formación, con miras a su adopción en el MSC 95.

#### **Directrices provisionales sobre formación de la gente de mar a bordo de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación**

7.6 El Comité aprobó, con pequeñas enmiendas, la circular STCW.7/Circ.23, que contiene las Directrices provisionales sobre formación de la gente de mar a bordo de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación.

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

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

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

7.8 En la presentación de su informe (MSC 94/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 a partir de la lista confeccionada de conformidad con el párrafo 7 de la sección A-I/7 del Código de formación, distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.1449, los informes comprenden lo siguiente:

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

7.9 Tras examinar los informes del Secretario General que figuran en el anexo del documento MSC 94/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 encargó a la Secretaría que publicara la circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.14.

7.10 La delegación de las Islas Cook señaló que en muchas reuniones del Comité se confirma que las Partes en el Convenio de formación están dando plena y total efectividad a las disposiciones de las reglas I/7 y I/8 del Convenio de formación, y expresó su preocupación por el hecho de que estas Partes en el Convenio no reconocen automáticamente, en virtud de la regla I/10, los títulos expedidos por otras Partes con respecto a las cuales también se ha determinado que dan plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio. En su opinión, esto aumenta su carga administrativa al exigir ponerse en contacto con otras Partes para el reconocimiento y, a fin de mantener la credibilidad del sistema, el Comité debería revisar las disposiciones de la regla I/10, o eliminarla.

---

## **APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES**

7.11 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 94/7/1 y Add.1), y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.26.

### **Fatiga de la gente de mar, dotación mínima y mitigación de la fatiga**

7.12 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información recogida en el documento MSC 94/INF.6 (InterManager, ITF e Instituto Náutico).

### **Examen general del Convenio de formación para pescadores**

7.13 La delegación del Japón, apoyada por diversas delegaciones y con referencia a su declaración, en el HTW 1, sobre la necesidad de efectuar un examen general del Convenio de formación para pescadores, ya que han transcurrido casi 20 años desde que se adoptara, reiteró la necesidad de efectuar un examen general similar al que se había hecho en el caso del Convenio de formación y el Protocolo de Torremolinos para solventar los problemas que obstaculizan que muchos países se constituyan en Partes en el Convenio. Además, el Japón informó al Comité de que presentaría, junto con otros posibles coautores, una propuesta para incluir un resultado no previsto relativo al examen general del Convenio de formación para pescadores en el MSC 95.

## **8 SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE**

### **INFORME DEL 1º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

8.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité de sistemas y equipo del buque (Subcomité SSE) (SSE 1/21 y MSC 94/8) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 8.2 a 8.15, tras recordar que en el MSC 93 ya se habían adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del SSE 1 (MSC 93/22, sección 12).

### **Proyecto de enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS**

8.2 El Comité examinó la propuesta de proyecto de enmiendas a la regla II-2/20.3 del Convenio SOLAS, junto con el documento MSC 94/8/2 (IACS), en el que se formulan observaciones sobre los proyectos de enmiendas respecto de las disposiciones sobre los sistemas de gestión de la calidad del aire y se propone un texto modificado del proyecto de regla II-2/20.3.1.2.4 del Convenio SOLAS.

8.3 Tras un debate, el Comité, tras mostrarse de acuerdo con la propuesta que figura en el documento MSC 94/8/2, aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/20.3 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 11, pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 95, y encargó al SSE 2 que revisara el proyecto de enmiendas aprobado, junto con la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, con miras a velar por la coherencia, y lo asesorara al respecto en el MSC 95.

### **Enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009 (Código MODU 2009)**

8.4 El Comité, tras examinar los proyectos de enmiendas al párrafo 14.12.4 del Código MODU 2009, que permiten un procedimiento alternativo para los ejercicios con botes salvavidas en las unidades móviles de perforación mar adentro, adoptó la resolución MSC.387(94): "Enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009 (Código MODU 2009)", que figura en el anexo 12.

### **Directrices sobre métodos alternativos para los ejercicios con botes salvavidas en las unidades móviles de perforación mar adentro**

8.5 En el contexto de la adopción de estas enmiendas al Código MODU 2009, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1486: "Directrices sobre métodos alternativos para los ejercicios con botes salvavidas en las unidades móviles de perforación mar adentro", y observó que estas directrices pueden utilizarse junto con las disposiciones sobre formación e instrucción a bordo que figuran en el párrafo 10.6.3 del Código MODU 1979 y en el párrafo 14.12 del Código MODU 1989.

### **Enmienda a la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables (resolución A.761(18))**

8.6 El Comité adoptó la resolución MSC.388(94): "Enmienda a la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables (resolución A.761(18))", que figura en el anexo 13.

### **Proyecto de enmiendas a las reglas II-2/4.5 y II-2/11.6 del Convenio SOLAS**

8.7 Tras examinar el proyecto de enmiendas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS propuestas a fin de aclarar las disposiciones relativas a los medios secundarios de respiración de los tanques de carga, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas II-2/4.5 y II-2/11.6 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 11, y pidió al Secretario General que distribuyera estas enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 95.

### **Interpretaciones unificadas de los capítulos 5, 9 y 10 del Código SSCI**

8.8 El Comité, tras examinar el proyecto de interpretaciones unificadas relativas a los sistemas fijos de extinción de incendios a base de gas, sistemas fijos de detección de incendios y sistemas de alarma contraincendios, así como los sistemas de detección de humo por extracción de muestras, aprobó la circular MSC.1/Circ.1487, que contiene interpretaciones unificadas de los capítulos 5, 9 y 10 del Código SSCI.

### **Interpretación unificada de la parte 3 del anexo 1 del Código PEF 2010**

8.9 Tras examinar el proyecto de interpretación unificada sobre ensayos y aprobación de los manguitos de paso para tuberías y conductos y para cables que no utilicen componentes convencionales, para su utilización en divisiones de clase "A", el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1488, que contiene una interpretación unificada de la parte 3 del anexo 1 del Código PEF 2010.



---

**Interpretación unificada de la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70))**

8.10 El Comité, tras examinar el proyecto de interpretación unificada relativo a la prueba de carga de los ganchos destinados a la suelta primaria de los botes salvavidas y botes de rescate, aprobó la circular MSC.1/Circ.1489, que contiene una interpretación unificada de la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)).

**Interpretación unificada de la regla III/31.1.4 del Convenio SOLAS**

8.11 Tras tomar nota de la última versión de la interpretación unificada (IU) SC213 de la IACS referida a la distancia entre el puesto del barco y el lugar de estiba de la balsa salvavidas que se considera una "embarcación de supervivencia alejada", el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1490, que contiene una interpretación unificada de la regla III/31.1.4 del Convenio SOLAS.

**Enmiendas a las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI, el Código PEF y los procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos (MSC/Circ.1120)**

8.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1491: "Enmiendas a las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI, el Código PEF y los procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos" (MSC/Circ.1120).

**Enmiendas a las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de los Códigos SSCI y PEF (MSC.1/Circ.1456)**

8.13 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1492: "Enmiendas a las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de los Códigos SSCI y PEF" (MSC.1/Circ.1456).

**Corrección de la resolución MSC.81(70), revisada mediante la resolución MSC.323(89)**

8.14 El Comité respaldó la decisión del SSE 1 de publicar una corrección para modificar el párrafo 6.2.2 de la parte 1 de la resolución MSC.81(70), debido a una omisión involuntaria.

**Errores en el Código PEF 2010**

8.15 El Comité tomó nota de la decisión del SSE 1 de publicar una errata relativa a la parte 10 del Código PEF 2010 para abordar los errores en relación con las pruebas y certificación de materiales utilizados en el mobiliario y otros componentes de las naves de gran velocidad.

**IMPLANTACIÓN DE LA SECCIÓN 8 DEL CÓDIGO NGV 2000**

8.16 El Comité examinó el documento MSC 94/8/1 (IACS), en el que se solicita una aclaración de la implantación de los párrafos 8.10.1.4, 8.10.1.5 y 8.10.1.6 del Código NGV 2000 por lo que respecta a la exención relativa a la instalación de botes de rescate en las naves de gran velocidad de eslora inferior a 30 m.

8.17 Tras un debate sobre la opinión expresada por la IACS de que las naves de gran velocidad de menos 30 m de eslora podrían estar exentas de llevar un bote de rescate, siempre que se cumplan las prescripciones de los párrafos 8.10.1.5.1 a 8.10.1.5.3 del Código NGV 2000, debido al tamaño y la disposición general de dichas naves, el Comité, tras tomar

nota de que la opinión de la IACS gozaba de un claro apoyo y observar que el párrafo 8.10.1.6 exige claramente un número suficiente de botes de rescate para la concentración de balsas salvavidas, le encargó al SSE 2 que preparara un proyecto de enmiendas a los Códigos NGV 1994 y 2000 para examinarlos más detenidamente en el MSC 95. Se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al SSE 2 en el ámbito del punto "Otros asuntos".

#### **PRUEBAS EN SERVICIO DE LOS SISTEMAS DE ROCIADORES AUTOMÁTICOS DE LOS BUQUES DE PASAJE**

8.18 El Comité examinó el documento MSC 94/20/2 (Bahamas), en el que se facilita información actualizada sobre las conclusiones del programa de pruebas de los sistemas de rociadores automáticos de los buques de pasaje implantado por las Bahamas y se identifican una serie de cuestiones graves que procede abordar con carácter urgente, proponiéndose un proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios (MSC.1/Circ.1432) y al capítulo 8 del Código SSCI, a fin de dar respuesta a los problemas.

8.19 Al examinar esta cuestión, el Comité tomó nota de las siguientes observaciones expresadas durante los debates:

- .1 a la vista de que se ha planteado este nuevo peligro potencial y de las posibles consecuencias de un fallo de funcionamiento completo de un sistema de rociadores automáticos en un buque de pasaje, debería elaborarse con carácter urgente una circular MSC en la que se dan a conocer las conclusiones del programa de pruebas de sistemas de rociadores automáticos en buques de pasaje implantado por las Bahamas;
- .2 habida cuenta de la complejidad de la cuestión, es necesario remitir el documento MSC 94/20/2 al Subcomité SSE para que lo examine a fondo, con miras a preparar enmiendas a las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios (MSC.1/Circ.1432) y al capítulo 8 del Código SSCI, según proceda; y
- .3 también debería elaborarse una orientación provisional, además de la circular MSC.1/Circ.1432, basada en el procedimiento de pruebas de las Bahamas, para su utilización por los Gobiernos Miembros, organizaciones internacionales y demás partes interesadas antes de que se disponga de estas enmiendas.

#### **Constitución de un grupo oficioso de expertos**

8.20 Tras un debate, el Comité acordó que era necesario adoptar con urgencia medidas en respuesta a estas conclusiones, y por tanto constituyó un grupo oficioso de expertos en sistemas y equipo del buque y le pidió que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno en relación con los fallos de funcionamiento de los rociadores en pruebas en servicio a bordo de los buques, según se indica en el documento MSC 94/20/2:

- .1 preparase un proyecto de circular MSC para dar a conocer las conclusiones del programa de pruebas de los sistemas de rociadores automáticos de los buques de pasaje implantado por las Bahamas;

- .2 elaborase orientaciones provisionales basadas en el procedimiento de pruebas de las Bahamas a fin de adjuntarlas al proyecto de circular MSC; y
- .3 examinase el mejor modo de proceder a largo plazo a la luz de las propuestas que figuran en el documento MSC 94/20/2, y asesorar oportunamente al Comité.

### **Informe del Grupo oficioso**

8.21 Tras examinar el informe del Grupo oficioso de expertos (MSC 94/WP.12), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### ***Concienciación y orientaciones provisionales***

8.22 El Comité tomó nota de que el Grupo había preparado orientaciones provisionales, para su utilización como complemento de las disposiciones de las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios (MSC.1/Circ.1432), con miras a su distribución mediante una circular MSC, a fin de dar a conocer las conclusiones de las Bahamas.

8.23 Tras tomar nota de la opinión del Grupo de que las prescripciones relativas a los sistemas de rociadores automáticos también se aplican a otros tipos de buques, el Comité decidió suprimir las referencias a "buques de pasaje" del texto del proyecto de circular. Tras tomar nota de esta decisión, la delegación de China manifestó la opinión de que las recomendaciones provisionales para las pruebas no deberían ampliarse de modo que abarquen los buques de carga.

8.24 Tras examinar esta cuestión, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1493: "Orientaciones provisionales para las pruebas en servicio de los sistemas de rociadores automáticos".

#### ***Medidas a largo plazo***

8.25 El Comité, tras recordar su intención inicial de remitir el documento MSC 94/20/2 al SSE 2 para su examen, y teniendo presente la naturaleza compleja de esta labor y el número de documentos que podían presentarse en el SSE 2 a este respecto, acordó incluir, en el informe bienal sobre la marcha de la labor del Subcomité SSE y el orden del día provisional del SSE 2, un resultado no previsto titulado "Revisión de las prescripciones aplicables a los sistemas de rociadores automáticos", asignándole 2015 como plazo de ultimación previsto, con miras a revisar la circular MSC.1/Circ.1432 y preparar enmiendas al capítulo 8 del Código SSCI, según proceda (véase también el párrafo 18.25).

## **9 NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

### **INFORME DEL 1º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

9.1 El Comité aprobó en general el informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR) (NCSR 1/28 y MSC 94/9) y tomó las medidas que se indican a continuación.

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

9.2 De conformidad con lo establecido en la resolución A.858(20), el Comité adoptó modificaciones a los siguientes dispositivos de separación del tráfico existentes:

- .1 "En el estrecho de Gibraltar";
- .2 "En las aguas a la altura del promontorio de Chengshan Jiao"; y
- .3 "A la altura de Friesland",

que figuran en el anexo 14, con miras a distribuirlos mediante la circular COLREG.2/Circ.66.

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

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

- .1 modificaciones de las direcciones recomendadas del flujo de tráfico en la zona de protección frente al puerto de Tánger-Med en el estrecho de Gibraltar;
- .2 nuevas zonas a evitar "A la altura de Friesland";
- .3 modificaciones de las derrotas en aguas profundas que forman parte del sistema de organización del tráfico "A la altura de Friesland";
- .4 modificaciones de la derrota obligatoria para buques tanque entre el North Hinder y la Bahía alemana;
- .5 modificaciones de la derrota de dos direcciones en el Gran Canal Nororiental;
- .6 nuevas derrotas de dos direcciones y una zona de precaución en Jomard Entrance (Papua Nueva Guinea); y
- .7 la anulación de la zona a evitar en la región de la Gran Barrera de Coral,

que figuran en el anexo 15, con miras a distribuir las mediante la circular SN.1/Circ.327.

**Modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente**

9.4 De conformidad con lo establecido en la resolución A.858(20), el Comité adoptó la resolución MSC.389(94), que contiene enmiendas al sistema de notificación obligatoria para buques existente "A la altura del promontorio de Chengshan Jiao", que figura en el anexo 16, con miras a su distribución mediante la circular SN.1/Circ.328.

**Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas y de las modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques existente**

9.5 El Comité decidió que las medidas de organización del tráfico nuevas, modificadas y anuladas y la modificación del sistema de notificación obligatoria para buques existente que figuran en los subpárrafos 9.2 a 9.4 (anexos 14 a 16) se implanten seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de junio de 2015 a las 00 00 horas UTC.

## Refundición de las circulares de la OMI relativas a las SIVCE

9.6 El Comité respaldó la iniciativa del Subcomité de remitir el proyecto de circular MSC que contiene las Orientaciones sobre buenas prácticas relativas a las SIVCE al Subcomité HTW para que lo examine, en particular en lo referente a las disposiciones relativas a la formación en SIVCE y al uso de simuladores, a fin de que el Comité lo apruebe posteriormente.

## Sistema de navegación por satélite BeiDou

9.7 El Comité reconoció el sistema de navegación por satélite "BeiDou" como futuro componente del Sistema mundial de radionavegación, y a continuación aprobó la circular SN.1/Circ.329: "Reconocimiento del sistema de navegación por satélite "BeiDou" (BDS)" como futuro componente del Sistema mundial de radionavegación. En ese contexto, la delegación de los Estados Unidos hizo la declaración que figura en el anexo 29.

## Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)

9.8 El Comité aprobó enmiendas a las siguientes circulares:

- .1 COMSAR.1/Circ.54/Rev.1: "Auditorías de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT efectuadas por el coordinador LRIT";
- .2 MSC.1/Circ.1259/Rev.5 y MSC.1/Circ.1294/Rev.3 sobre la documentación técnica de la LRIT (partes 1 y 2), respectivamente;
- .3 MSC.1/Circ.1338: "Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT";
- .4 MSC.1/Circ.1376/Rev.1: "Plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT"; y
- .5 MSC.1/Circ.1412: "Principios y directrices relativos al examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos LRIT",

y encargó a la Secretaría que publicara las circulares actualizadas con las firmas COMSAR.1/Circ.54/Rev.2, MSC.1/Circ.1259/Rev.6, MSC.1/Circ.1294/Rev.4, MSC.1/Circ.1338/Rev.1, MSC.1/Circ.1376/Rev.2 y MSC.1/Circ.1412/Rev.1, respectivamente.

## Sostenibilidad y viabilidad del sistema LRIT

9.9 El Comité tomó nota de que el NCSR 1 había examinado una recomendación de la Comisión Europea de iniciar un examen del sistema LRIT, a fin de mejorarlo de forma continua (NCSR 1/8/6) y de que el Subcomité, tras reconocer que es necesario examinar el sistema LRIT, había convenido en que se trataba de una cuestión política que debería examinar el Comité y había invitado a los Gobiernos Miembros interesados a que presentaran las propuestas pertinentes al Comité.

9.10 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 94/9/6 (Liberia), en el que se propone mejorar la sostenibilidad y viabilidad financiera del sistema LRIT mediante:

- .1 el cambio del intervalo por defecto de transmisión de información LRIT de cuatro a dos transmisiones cada día (es decir, una transmisión cada 12 h); y

- .2 el establecimiento de un mecanismo distinto para la auditoría de los centros de datos LRIT (DC), que se haría mediante el desarrollo de un nuevo módulo que forme parte del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), que podría realizar el análisis de muestras de datos presentados por los DC y elaborar un informe para su evaluación por el órgano de gobernanza operacional de la LRIT.

9.11 Durante los debates que siguieron, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas:

- .1 por lo que respecta al cambio del intervalo por defecto de transmisión de información LRIT, que:
  - .1 una reducción del intervalo por defecto afectaría negativamente a la utilización del sistema, en particular en lo referente a la información sobre el dominio marítimo y las cuestiones relacionadas con la protección, así como al apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento;
  - .2 el actual intervalo por defecto de cuatro transmisiones al día no es eficaz desde el punto de vista de los costos, dado el bajo número de solicitudes de datos procedentes de los Estados rectores de puertos y Estados ribereños, y que, incluso si se reduce el intervalo por defecto, se debería mantener la opción de solicitar información a un intervalo más frecuente (por ejemplo, 15 min, 30 min, 1 h, 3 h o 6 h) o de utilizar la interrogación secuencial;
- .2 con respecto a la auditoría de los centros de datos, que:
  - .1 deberían examinarse más a fondo las opciones de reducción del coste de las auditorías, tales como la reducción de la frecuencia de auditoría o del número de centros de datos, o la posibilidad de explorar otras alternativas para la realización de las auditorías (por ejemplo, utilización del GISIS, transferencia de funciones a la Secretaría de la OMI, etc.), incluyendo la oportunidad de reducir la carga administrativa de los centros de datos en relación con el proceso de auditoría y de simplificar la auditoría de los grupos de centros de datos con el mismo soporte físico y lógico o, de los centros con respecto a los cuales no haya habido ningún hallazgo fundamental en la última auditoría; y
  - .2 si el Comité decidiese implantar un proceso diferente para la realización de las auditorías (que no sea la IMSO), que:
    - .1 debería establecerse un proceso claro, junto con plazos aceptables, para que la IMSO pueda reorganizar su estructura interna;
    - .2 debería examinarse la posibilidad de transferir los recursos y experiencia existentes en la IMSO y la conveniencia de preservarlos; y

- .3 debería garantizarse la continuidad de los actuales mecanismos de auditoría hasta que se complete la transferencia de responsabilidades, estableciendo un periodo de transición razonable;
- .3 debería examinarse cuidadosamente la necesidad de efectuar un examen general del sistema LRIT para tener en cuenta adecuadamente estas cuestiones, junto con el coste de la información LRIT y del establecimiento, mantenimiento y funcionamiento de los centros de datos;
- .4 esta cuestión podría examinarse más a fondo:
  - .1 bien en el seno del Subcomité NCSR, a fin de examinar opciones para realizar las auditorías y elaborar un plan de transición en el ámbito del resultado 5.2.4.2 existente (actualizaciones del sistema LRIT); o
  - .2 en el MSC 95, con la posibilidad de constituir un grupo de trabajo que se ocupe de esta cuestión; y
- .5 que la IMSO podría señalar esta cuestión a la atención de la próxima Asamblea de la IMSO (25 a 28 de noviembre de 2014), que debatirá, entre otras cosas, una nueva fórmula revisada para el cálculo de las tasas de auditoría por unidad para abordar esta cuestión, y presentará cualquier información pertinente al MSC 95 para su examen.

9.12 Tras un debate exhaustivo, el Comité acordó que:

- .1 era necesario efectuar un examen general de la viabilidad financiera del sistema LRIT partiendo del entendimiento de que, por el momento, el intervalo por defecto de las transmisiones no se cambiará, y que se dará prioridad a la posibilidad de reducir los costos de la auditoría, lo que incluye una revisión de las disposiciones existentes sobre auditorías y la posibilidad de explorar otras alternativas para realizar las auditorías;
- .2 se habría de tomar en primer lugar una decisión normativa en el Comité, antes de encargar al Subcomité NCSR que inicie una labor adicional;
- .3 la cuestión de las vías para reducir el coste de las auditorías debería examinarse más a fondo en el MSC 95, con miras a adoptar una decisión normativa definitiva; y
- .4 no obstante lo anterior, la IMSO debería proseguir el actual procedimiento para la realización de auditorías hasta que se adopte una decisión normativa definitiva.

9.13 A la vista de lo anterior, el Comité acordó añadir un punto al orden del día del MSC 95 titulado "Examen del funcionamiento y auditoría de los centros de datos LRIT" e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas o información pertinente al MSC 95 para su examen.

9.14 Durante el examen del proyecto de informe del Comité, la delegación de Malta manifestó la opinión de que las deliberaciones y conclusiones en relación con la sostenibilidad y viabilidad del sistema LRIT no se habían reflejado claramente en el informe y no estaban equilibradas en relación con otras partes del informe que reflejan debates extensos.

**Cuestiones relativas a la navegación-e**

9.15 El Comité aprobó el Plan de implantación de la estrategia de navegación-e (SIP), que figura en el documento NCSR 1/28 (anexo 7). En este contexto, el Comité tomó nota de la opinión del Reino Unido en el sentido de que apoyaban la aprobación del SIP, sin perjuicio de las deliberaciones relativas a la aprobación de un resultado no previsto que permita avanzar más en la labor relativa a la navegación-e en el ámbito del punto 18 del orden del día (véanse los párrafos 18.16 y 18.17).

9.16 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1494: "Directrices para la armonización de los informes sobre los bancos de pruebas".

**Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo**

9.17 El Comité aprobó, con una pequeña enmienda, el proyecto de resolución de la Asamblea: "Directrices revisadas relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo", que figura en el anexo 17, y lo remitió a la Asamblea para su adopción.

**Novedades en sistemas y tecnología de radiocomunicaciones marítimas**

9.18 Se presentaron al Comité, para un examen, los siguientes documentos:

- .1 MSC 94/9/2 (Secretaría) en el que se facilita información sobre dos metodologías alternativas para la evaluación técnica y operacional del sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium y sobre la elaboración de un informe de evaluación para su examen por el Subcomité NCSR, ya sea por un grupo de expertos o por un órgano independiente externo a la Organización (por ejemplo, la IMSO); y
- .2 MSC 94/9/4 (Estados Unidos y el Reino Unido) en el que se propone que la IMSO lleve a cabo una evaluación técnica y operacional de la solicitud para que el sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium se reconozca y se utilice en el SMSSM.

9.19 La delegación de la Federación de Rusia opinó que la IMSO debería facilitar una lista de expertos que llevaría a cabo esta labor para garantizar la transparencia.

9.20 Tras una larga deliberación al respecto, el Comité:

- .1 se mostró de acuerdo en que la IMSO debería llevar a cabo la evaluación técnica y operacional del sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium;
- .2 acordó que la IMSO debería presentar un informe sobre una evaluación técnica y operacional, para su examen por el Subcomité NCSR;
- .3 acordó que el ámbito de la evaluación era determinar el cumplimiento de los criterios establecidos en la resolución A.1001(25), teniendo presentes las orientaciones establecidas en la circular MSC.1/Circ.1414;
- .4 tomó nota de que la IMSO establecería un grupo de expertos y, para incrementar la transparencia del proceso, daría a conocer a los Estados



Miembros la información relativa a los expertos seleccionados que llevarán a cabo la evaluación técnica y operacional; y

- .5 encargó a la Secretaría que supervisara la labor de la IMSO durante el proceso de evaluación.

9.21 A este respecto, la delegación de Francia, apoyada por algunas delegaciones, puso de manifiesto una preocupación adicional con respecto al aumento de los costos de transmisión para los Estados resultantes de la difusión de información sobre seguridad marítima en el marco de operaciones de búsqueda y salvamento, en el momento en que nuevos proveedores de servicios por satélite en un futuro también faciliten servicios en el marco del SMSSM. El texto completo de la declaración figura en el anexo 29.

9.22 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Estados Unidos (MSC 94/9/3) en respuesta a las preocupaciones que se habían planteado en el NCSR 1 con respecto a la solicitud de reconocimiento y utilización del sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium en el SMSSM y encargó a la Secretaría que lo remitiera a la IMSO para que siguiera evaluándolo.

9.23 En este contexto, la delegación de España expresó algunas preocupaciones adicionales, que contaron con el apoyo de algunas delegaciones, según se indica en el anexo 29.

9.24 Tras tomar nota de las preocupaciones expresadas por las delegaciones de Francia y España (véanse los párrafos 9.21 y 9.23), el Comité consideró que no todas las cuestiones estaban directamente relacionadas con la evaluación del cumplimiento de los criterios establecidos en la resolución A.1001(25), y deberían presentarse al Subcomité NCSR para que las examine más a fondo.

### **Examen y modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)**

9.25 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aprobado los resultados del examen de alto nivel del SMSSM (NCSR 1/28, anexo 10).

9.26 El Comité, tras tomar nota de que el examen detallado aún estaba en una fase incipiente y no podría ultimarse antes del NCSR 2, acordó ampliar el resultado previsto 5.2.5.2: "Primer bosquejo del programa pormenorizado del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)" un año más, es decir, hasta 2018, y aprobó el plan de trabajo revisado, que figura en el anexo 11 del documento NCSR 1/28.

9.27 El Comité respaldó las medidas adoptadas por el Subcomité, como caso excepcional, y admitió que se recibiera el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del SMSSM dos semanas más tarde del plazo para la presentación de documentos voluminosos para el NCSR 2, esto es el 19 de diciembre de 2014.

### **Manual conjunto revisado OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM)**

9.28 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1310/Rev.1: "Manual conjunto revisado OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM)", que entrará en vigor el 1 de enero de 2016.

### **Cuestiones de radiocomunicaciones y cuestiones relacionadas con la UIT**

9.29 El Comité respaldó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que transmitiera la declaración de coordinación relativa a la revisión de la Recomendación M.493-13 del UIT-R al Grupo de trabajo 5B del UIT-R (NCSR 1/28, anexo 13).

9.30 El Comité aprobó la postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-15 que tratan de cuestiones relacionadas con los servicios marítimos (NCSR 1/28, anexo 14) y encargó a la Secretaría que la remitiera a la Reunión preparatoria de la Conferencia de la UIT, que se celebrará del 23 de marzo al 2 de abril de 2015.

9.31 El Comité encargó a la Secretaría que consultara con los Estados Miembros de la OMI presentes en la Reunión Preparatoria de la Conferencia de la UIT las cuestiones nuevas que no están incluidas en la postura de la OMI, según las elabore y apruebe el Comité, y que adopte las medidas oportunas para proteger los intereses de la OMI.

9.32 El Comité respaldó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que remitiera la declaración de coordinación que contiene observaciones adicionales sobre las bandas de frecuencia identificadas por el UIT-R a fines de la evaluación futura de su idoneidad para las telecomunicaciones marítimas internacionales (IMT) (NCSR 1/28, anexo 15) al Grupo mixto de tareas especiales 4-5-6-7 del UIT-R.

### **Servicios de Cospas-Sarsat**

9.33 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1210/Rev.1: "Orientaciones sobre la base de datos internacional de Cospas-Sarsat para el registro de radiobalizas de 406 MHz (IBRD)".

### **Armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento**

9.34 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1182/Rev.1: "Guía sobre las técnicas de rescate".

### **Código polar**

9.35 El Comité recordó que los resultados derivados del examen por parte del Subcomité de los aspectos relacionados con el código polar ya se habían abordado en el ámbito del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.41).

### **Interpretaciones unificadas de la IACS**

9.36 Al examinar el proyecto de interpretación unificada de la regla V/23.3.3 del Convenio SOLAS (Medios para el transbordo de prácticos), que figura en el anexo 21 del documento NCSR 1/28, el Comité consideró los siguientes documentos:

- .1 MSC 94/9/1 (España) en la que se llega a la conclusión de que el proyecto de interpretación unificada propuesto podría aplicarse a buques y medios de transbordo en buques que estén sujetos tanto a la regla V/23 actual como a la antigua regla V/17; y
- .2 MSC 94/9/5 (IMPA) en el que se presentan observaciones sobre la decisión del NCSR 1 y el documento MSC 94/9/1 (España), indicándose que la IMPA no ve una necesidad imperiosa de publicar una interpretación de la regla V/23 y que las confirmaciones y aclaraciones solicitadas en el documento MSC 94/9/1 sólo servirían para confundir una cuestión que se

---

ha debatido extensamente, y que en definitiva se ha acordado tanto en el NAV 59 como en el NCSR 1.

9.37 Durante los debates que siguieron, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones:

- .1 las opiniones expresadas por la IMPA eran pertinentes;
- .2 debería aprobarse el proyecto de interpretaciones unificadas elaborado por el Subcomité NCSR; y
- .3 los Gobiernos Miembros interpretan la regla V/23 del Convenio SOLAS de formas diferentes, y es posible que sea necesario enmendar dicha regla para aclarar ciertas cuestiones.

9.38 Tras debatir al respecto, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1495: "Interpretaciones unificadas de la regla V/23.3.3 del Convenio SOLAS" e invitó a los Gobiernos Miembros interesados a que presentaran una propuesta de nuevo resultado no previsto relativo al examen de la regla V/23 del Convenio SOLAS, según proceda.

9.39 Al examinar el proyecto de interpretaciones unificadas relativas al modo de cumplimentar los elementos 2.1 y 2.2 de la parte 3 del Modelo E y los elementos 2.1 y 2.2 de la parte 5 de los Modelos P y C, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas:

- .1 la regla V/19 del Convenio SOLAS sólo define la prescripción de que se lleve a bordo un SIVCE, pero no especifica la manera en que la gente de mar debe utilizarlo;
- .2 la interpretación unificada no debería tener que aclarar la cuestión de la utilización, sino únicamente aclarar las distintas opciones para dar cumplimiento a la obligación y la manera de cumplimentar los modelos pertinentes;
- .3 el examen de la cuestión de que se prescriba llevar un SIVCE a bordo aunque no se prescriba la utilización del SIVCE en la práctica exigiría un nuevo resultado no previsto, cuya finalidad sería elaborar una enmienda a la regla V/19 del Convenio SOLAS.

9.40 Tras un breve debate, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1496: "Interpretaciones unificadas relativas al apéndice del Convenio SOLAS en relación a los inventarios del equipo por lo que respecta a las cartas náuticas y SIVCE y el modo de cumplimentar los elementos 2.1 y 2.2 de la parte 3 del Modelo E y los elementos 2.1 y 2.2 de la parte 5 de los Modelos P y C".

#### **Distinción OMI/IALA en el marco de la campaña "Cero accidentes"**

9.41 El Comité refrendó el establecimiento de una distinción OMI/IALA para fomentar la campaña "Cero accidentes".

## **Resultados del 8º Foro marítimo internacional de Seúl**

9.42 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en el documento MSC 94/INF.3 (República de Corea e IALA), en el que se exponen los resultados del 8º Foro marítimo internacional de Seúl, celebrado bajo el lema "Implantación de la navegación-e, del concepto a la realidad".

### **Radiobalizas de socorro de 406 MHz Cospas-Sarsat de segunda generación**

9.43 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada en el documento MSC 94/INF.14 (Estados Unidos) relativo a la necesidad de actualizar los documentos pertinentes de la OMI para integrar las nuevas especificaciones y normas aplicables a las radiobalizas de segunda generación Cospas-Sarsat y MEOSAR.

## **10 IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI**

### **INFORME DEL 1º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

10.1 El Comité aprobó en general el informe del 1º periodo de sesiones del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III 1/18 y MSC 94/10) y, teniendo en cuenta las decisiones y observaciones pertinentes del MEPC 67 (MSC 94/2/4), tomó las medidas que se indican a continuación.

10.2 Entre las medidas cuya adopción pidió el III 1 (MSC 94/10), el Comité decidió abordar las enumeradas en los apartados 2.14, 2.16 y 2.17, en el ámbito del punto 18 (Programa de trabajo) (véanse los párrafos 18.10 a 18.13).

#### **Directrices provisionales para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos**

10.3 Se informó al Comité de que las medidas cuya adopción se había pedido habían quedado superadas por los hechos al haber aprobado el FAL 39 las "Directrices para el uso de certificados electrónicos" (FAL.5/Circ.39/Rev.1) y haber pedido al MSC y al MEPC que tomaran nota del contenido de dicha circular y adoptaran cualquier medida necesaria, según estimasen oportuno (FAL 39/16, párrafo 5.36).

10.4 También se informó al Comité de que el FAL 39 había acordado que los certificados electrónicos vistos en un ordenador deberían considerarse en cumplimiento de las prescripciones de llevarse "a bordo", siempre que los certificados y el sitio en la Red utilizado para acceder a ellos cumplan las directrices aprobadas por la Organización y se encuentren disponibles a bordo del buque instrucciones específicas para la verificación y, en este contexto, había invitado al Comité a que examinara la posibilidad de enmendar la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462: "Lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques", para reflejar este entendimiento.

10.5 Tras debatir al respecto, el Comité, después de haber sido informado del resultado pertinente del MEPC 67, encargó al III 2 que examinara la posibilidad de enmendar la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques de modo que refleje las disposiciones de las Directrices para el uso de certificados electrónicos.

## Informes sobre investigación de siniestros y material de análisis

10.6 El Comité decidió examinar las medidas relativas a los resultados del análisis del informe de la investigación sobre seguridad marítima respecto de la encalladura y pérdida del buque de pasaje *Costa Concordia* en el marco del punto 6 del orden del día (véanse los párrafos 6.2 y 6.3).

10.7 Al examinar los resultados del análisis del informe de investigación de seguridad marítima relativo al hundimiento del buque para el transporte de ganado *Danny F II*, el Comité observó que no hay normas internacionalmente aceptadas que definan el sector del transporte de ganado ni un examen conexo de los requisitos de formación y dotación de las tripulaciones marítimas y no marítimas.

10.8 Con respecto a la cuestión de la compatibilidad de los trajes de inmersión y las ayudas a la flotación, el Comité acordó remitir el informe del suceso del *Swanland*, así como su análisis y las observaciones, al Grupo de trabajo por correspondencia sobre dispositivos de salvamento constituido por el SSE 1 en el punto del orden del día correspondiente al resultado 5.1.2.1: "Nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento" encargándole que presente un informe al SSE 2 a fin de asesorar oportunamente al MSC 95.

10.9 El Comité, tras recordar su decisión anterior en cuanto a la organización de la labor de los subcomités para el examen de los informes y de recomendaciones derivadas del proceso de examen de siniestros (MSC 92/26, párrafos 22.28 y 22.29), invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas en el MSC 95 sobre la manera de abordar las recomendaciones derivadas del proceso de examen de siniestros, teniendo en cuenta la decisión ya adoptada por el MSC 92.

## Enmiendas al Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84))

10.10 El Comité adoptó la resolución MSC.390(94): "Enmiendas al Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros)", que figura en el anexo 18, a fin de incorporar los cambios necesarios en las referencias a la resolución A.1070(28) sobre el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI, que revoca la resolución A.1054(27), que a su vez había revocado las resoluciones A.996(25) y A.1019(26), y la resolución A.1075(28): "Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros" (resolución MSC.255(84)), que revoca las resoluciones A.849(20) y A.884(21).

## Notificación de las investigaciones de seguridad marítima

10.11 El Comité respaldó la decisión del MEPC 67 de refrendar la recomendación del Subcomité de que, a fin de facilitar y fomentar la notificación sobre investigaciones de seguridad marítima realizadas de conformidad con el Código de investigación de siniestros, los datos sobre siniestros y sucesos deberían estar disponibles en cualquiera de los tres idiomas de trabajo de la OMI; el Estado de abanderamiento debería comunicar la información preliminar sobre los siniestros muy graves a más tardar seis meses después de que éstos hayan ocurrido; y de que se considere la posibilidad de ofrecer asistencia técnica a los países con informes pendientes sobre la investigación de siniestros marítimos muy graves, como cuestión prioritaria.

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

10.12 El Comité, tras haber sido informado de que el MEPC 67 había acordado que el proyecto de Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, elaboradas por el III 1, se remitiese al Subcomité HTW para que formulara sus observaciones, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la IACS sobre la necesidad de añadir definiciones adicionales, antes de su aprobación, acordó que las Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS se remitiesen al HTW 2 para que las examinase dentro del punto 8 de su orden del día (Influencia del factor humano), antes de su aprobación por el MEPC 68 y MSC 95.

**Implantación de las circulares STCW.7/Circ.21 y STCW.7/Circ.22**

10.13 El Comité tomó nota de los resultados del examen de la implantación de las circulares STCW.7/Circ.21 y STCW.7/Circ.22 por el III 1, a saber: que las circulares que recomiendan la adopción de medidas por los Estados rectores del puerto deberían implantarse de manera uniforme por todos los Estados rectores del puerto y regímenes encargados de la supervisión, y que las Administraciones miembros de los regímenes encargados de la supervisión deberían promover activamente la implantación de tales circulares en el marco de los procedimientos o material de orientación que publique el régimen encargado de la supervisión.

10.14 La delegación de la Federación de Rusia difirió de la recomendación de invitar a los regímenes encargados de la supervisión a que implanten de manera uniforme directrices no obligatorias, tras poner de relieve que los instrumentos que no son de carácter obligatorio no deberían tener la misma consideración que las prescripciones recogidas en instrumentos de obligado cumplimiento. El texto completo de la declaración de la delegación de la Federación de Rusia figura en el anexo 29.

10.15 En este contexto, el Presidente del Subcomité HTW aclaró que las dos circulares contemplan la necesidad urgente de facilitar a los funcionarios encargados de la supervisión orientaciones pragmáticas sobre las medidas a adoptar en casos en los que la gente de mar no lleve títulos relacionados con la formación en materia de protección y de aclarar los requisitos de formación y titulación para los oficiales de protección del buque y la gente de mar que tiene asignadas tareas de protección. Esta había sido la base sobre la cual el Subcomité HTW había encargado a la Secretaría que remitiera las circulares al Subcomité III, en el marco de su labor relativa a la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto.

**Directrices para los oficiales encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la certificación de las horas de descanso de la gente de mar, basándose en las correspondientes disposiciones del Convenio de formación 1978, enmendado, y las prescripciones sobre dotación del Estado de abanderamiento**

10.16 El Comité tomó nota de la ultimación del proyecto de circular MSC acerca de las Directrices para los oficiales encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la certificación de las horas de descanso de la gente de mar, basándose en las correspondientes disposiciones del Convenio de formación 1978, enmendado, y las prescripciones sobre dotación del Estado de abanderamiento, remitido al HTW 2 para que lo examinase en el marco del punto 8 de su orden del día (Influencia del factor humano), antes de remitirlo al Comité para su aprobación.

---

## **Examen de los compendios de informes resumidos de auditoría y análisis de las conclusiones de las auditorías**

10.17 El Comité tomó nota de los cinco aspectos principales de las conclusiones recurrentes durante las auditorías (inspectores del Estado rector del puerto, la delegación de autoridad, las medidas iniciales (legislación), la comunicación de información y la implantación), establecidos en las secciones del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011 (resolución A.1054(27)), a los fines de la adopción de las medidas pertinentes.

10.18 El Comité tomó nota de las causas subyacentes, identificadas por los Estados Miembros que se habían sometido a auditorías, que indican los motivos de las deficiencias en la implantación y aplicación eficaz de los instrumentos obligatorios de la OMI y las normas de auditoría, es decir, la ausencia/falta de procedimiento/proceso/mecanismo, la ausencia/falta de disposiciones nacionales, la insuficiencia de recursos, la falta de coordinación entre las diversas entidades, la ausencia/falta de programas de formación, proceso legislativo prolongado, la falta de asignación de responsabilidades a la persona/entidad y la ausencia de unidades especializadas.

10.19 En este contexto, el Comité invitó a los Estados Miembros a que prestaran atención a la identificación y el examen de las causas fundamentales, ya que éstas son clave para el análisis de los resultados de las auditorías, y en particular son indicativas de los motivos por los que hay una falta de implantación y aplicación efectivas de los instrumentos obligatorios de la OMI y de la norma de auditoría, y permitan centrar cualquier asistencia que se solicite a la Organización.

10.20 Por lo que respecta a la asistencia que se brinda a los Estados Miembros en el desempeño de sus obligaciones y responsabilidades en virtud de los correspondientes instrumentos de la OMI y la norma de auditoría, el Comité, si bien se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 67, invitó al Comité de cooperación técnica a que efectuara un examen de las actuales actividades de asistencia técnica, teniendo en cuenta la opinión del Subcomité III de que tal examen sería necesario en la etapa actual, al menos en las esferas de delegación de autoridad, que incluyen el establecimiento de los programas necesarios de supervisión de las organizaciones reconocidas (OR), de conformidad con las nuevas directrices que figuran en el Código para las organizaciones reconocidas (Código OR) y los acuerdos firmados entre la Administración y las OR, así como en la esfera de los inspectores del Estado de abanderamiento, en particular los programas de formación para la mejora y actualización continuas de los conocimientos de los inspectores del Estado de abanderamiento.

### **Interpretación unificada sobre la fecha de colocación de la quilla para las naves de plástico reforzado con fibra (PRF)**

10.21 El Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 67 y aprobó también la circular MSC-MEPC.5/Circ.9: "Interpretación unificada sobre la fecha de colocación de la quilla para las naves de plástico reforzado con fibra (PRF)".

### **Notificación directa del III 2 a la A 29**

10.22 Tras tomar nota de que se espera que el III 2, cuya celebración está prevista para julio de 2015, ultime proyectos de resolución de la Asamblea, el Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 67 y autorizó al Subcomité a que informara directamente a la Asamblea, en su vigésimo noveno periodo de sesiones, de los resultados de su labor sobre cuestiones que exigirían la adopción de proyectos de resolución de la Asamblea.

**PREPARATIVOS PARA LA 3ª REUNIÓN DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OMI/FAO SOBRE LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA Y CUESTIONES CONEXAS**

10.23 El Comité recordó que la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas se había celebrado del 16 al 18 de julio de 2007 en la sede de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en Roma, y en ella se había recomendado organizar una 3ª reunión del Grupo en función de los avances que ambas organizaciones consigan en las cuestiones pertinentes.

10.24 El Comité recordó también que el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, se había presentado inicialmente en la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas. En este contexto, el Comité tomó nota de que, si bien el Acuerdo de Ciudad del Cabo entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados que tengan como mínimo 3 600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operan en alta mar en total hayan expresado su consentimiento en obligarse por él, hasta la fecha tan sólo tres Estados lo han hecho.

10.25 El Comité recordó asimismo que la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.1078(28): "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", de manera que este sistema se aplica ahora con carácter voluntario a los buques de pesca de arqueo bruto igual o superior a 100, lo cual había sido una de las cuestiones que se habían examinado en el marco de los resultados de la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas.

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

- .1 MSC 94/10/1 (Secretaría), en el que se informa de los preparativos para la celebración de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca INDNR y cuestiones conexas; y
- .2 MSC 94/10/2 (WWF), en el que se formulan observaciones sobre la propuesta de celebrar una 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca INDNR y cuestiones conexas y sobre el orden del día propuesto.

10.27 Tras debatir al respecto y tomar nota de las intervenciones realizadas, en particular por la FAO y la OIT, que figuran en el anexo 29, el Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 67 y:

- .1 aprobó la celebración de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca INDNR y cuestiones conexas;
- .2 acordó que la Organización debería estar representada en la reunión por los nueve Estados Miembros siguientes: Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Islas Cook, Liberia, Noruega, República de Corea y Turquía; y
- .3 acordó que el Grupo debería reunirse en la sede de la OMI en el transcurso de 2015 para celebrar su 3ª reunión.



10.28 Por lo que respecta al orden del día provisional de la 3ª reunión del Grupo mixto, el Comité le encargó a la Secretaría que facilitase información sobre el mandato del Grupo y su orden del día anterior para facilitar el examen de la cuestión en su próximo periodo de sesiones.

## **11 TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES**

### **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 1º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

11.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían remitido (MSC 94/11), derivadas del 1º periodo de sesiones del Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC) (CCC 1/13 y CCC 1/13/Add.1) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

#### **Proyecto de enmiendas al Código IMSBC**

11.2 El Comité tomó nota de que el Subcomité había autorizado al Grupo de supervisores técnicos y de redacción a que, en su 22ª reunión, ultimase el resto (es decir, las partes no relacionadas con sustancias perjudiciales para el medio marino) de los proyectos de enmienda (03-15) al Código IMSBC y circulares pertinentes (MSC.1/Circ.1453, MSC.1/Circ.1454 y MSC.1/Circ.1395/Rev.1), basándose en las decisiones adoptadas en el CCC 1, y de que había pedido al Secretario General que distribuyese el proyecto de enmiendas al Código IMSBC de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS para su examen y consiguiente adopción por el MSC 95, junto con la aprobación de las circulares pertinentes. El Comité también tomó nota de que el proyecto de enmiendas (03-15) al Código IMSBC se había distribuido mediante la circular nº 3488, de fecha 17 de noviembre de 2014.

11.3 En este contexto, el Comité tomó nota de que el proyecto de enmiendas al Código IMSBC relativo a las sustancias perjudiciales para el medio marino (proyecto de disposición no obligatoria relativa a la información de la carga y proyecto de nueva sección 14) se había distribuido mediante la circular nº 3489 de fecha 17 de noviembre de 2014, de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y subsiguiente adopción por el MSC 95, teniendo en cuenta el asesoramiento del MEPC 68.

#### **Proyecto de enmiendas al Código ESC y las Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga**

11.4 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC) y la correspondiente nota que acompaña a la circular MSC (MSC.1/Circ.1352), así como el proyecto de enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1353: "Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga". En consecuencia, el Comité aceptó que volvieran a publicarse las circulares antedichas con las firmas MSC.1/Circ.1352/Rev.1 y MSC.1/Circ.1353/Rev.1, respectivamente, incorporando las enmiendas aprobadas.

#### **Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU) y material informativo conexo**

11.5 El Comité tomó nota de que en el 322º periodo de sesiones del Consejo de Administración de la OIT, celebrado del 30 de octubre al 13 de noviembre de 2014, se había aprobado el Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU) sin cambios y, teniendo en cuenta que las tres organizaciones de las Naciones Unidas ya habían aprobado formalmente el Código CTU, decidió preparar en este periodo de sesiones una circular MSC en relación con el Código CTU para facilitar su distribución y futuras referencias al Código.

11.6 Tras haber examinado el proyecto de circular MSC sobre el Código CTU (MSC 94/WP.11, anexo 1) el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1497: "Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU)".

11.7 En relación con el proyecto de circular MSC sobre Material informativo relativo al Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU), el Comité introdujo en el Código CTU una referencia a la circular MSC antedicha y una nota a pie de página con la dirección del sitio de la CEPE-Naciones Unidas en la Red, en el que pueden descargarse el Código CTU y el material informativo conexo (MSC 94/WP.11, anexo 2). Seguidamente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1498: "Material informativo relativo al Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU)".

### **Reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2015**

11.8 El Comité aprobó la celebración de dos reuniones interperiodos del Grupo en 2015 para preparar la próxima serie de enmiendas al Código IMDG (véase también el párrafo 18.36).

11.9 A este respecto, tras recordar que el FAL 39 (MSC 94/2/3, párrafo 1.3) había pedido al Comité que encargase al Grupo en su 23ª reunión el examen de una propuesta del Japón (FAL 39/4, anexo 2), en relación con la información prescrita en el manifiesto de mercancías peligrosas y el Formulario FAL 7, el Comité encargó al Grupo en su 23ª reunión que examinase la propuesta antedicha, según proceda, y que asesorase al CCC 2 al respecto. En consecuencia, se encargó al CCC 2 que asesorase al FAL 40 una vez hubiera examinado los resultados de la 23ª reunión del Grupo.

### **Directrices relativas a la masa bruta verificada de un contenedor con carga**

11.10 El Comité tomó nota con agradecimiento del documento MSC 94/INF.9 (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte e Instituto Náutico), en el que se facilita información relativa a las inquietudes actuales de la gente de mar sobre la masa de los contenedores declarada incorrectamente, particularmente con respecto al cumplimiento e implantación de las enmiendas a la regla VI/2 del Convenio SOLAS y directrices conexas (MSC.1/Circ.1475).

### **Proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y los Protocolos de 1978 y 1988 para conferir carácter obligatorio al código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles con bajo punto de inflamación**

11.11 El Comité recordó que el CCC 1 se había mostrado de acuerdo con el proyecto de código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles con bajo punto de inflamación (código IGF) junto con el proyecto de enmiendas conexo al Convenio SOLAS y los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al mismo, salvo en lo que respecta a cuestiones relacionadas con las prescripciones relativas a la ubicación protegida de los tanques, dado que el MSC 93 había decidido examinar estas cuestiones en el presente periodo de sesiones (véanse los párrafos 11.21 a 11.33).

11.12 El Comité también recordó que el CCC 1 había pedido a la Secretaría que preparase un proyecto de texto para su inclusión en el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, por el que se prescribiría que los buques existentes utilicen combustibles de bajo punto de inflamación para cumplir las prescripciones del código IGF, si tales buques se convierten o se cambian para utilizar otros tipos de combustibles de bajo punto de inflamación tras la entrada

en vigor de la nueva parte G del capítulo II-1 del Convenio SOLAS. El Comité tomó nota de que el texto elaborado por la Secretaría venía entre corchetes y marcado con una nota a pie de página en el proyecto de nueva regla II-1/56.2, como figura en el anexo 1 del documento CCC 1/13.

11.13 Al examinar el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y a los Protocolos de 1978 y 1988 (CCC 1/13, anexos 1 a 3, respectivamente), el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos 11.14 a 11.20.

### ***Buques existentes y buques regidos por el Código CIG***

11.14 Se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MSC 94/11/9 (España y Japón), en el que se propone:

- .1 sustituir la expresión "que utilicen su propia carga como combustible" en el proyecto de nueva regla II-1/56.3 del Convenio SOLAS por "que solamente utilicen sus propias cargas como combustible de bajo punto de inflamación" a fin de que dicha regla no se malinterprete como que el código IGF no debe aplicarse a los buques gaseros que consumen combustible de bajo punto de inflamación que no sea de la carga, siempre que dichos buques cumplan las prescripciones del capítulo 16 del Código CIG;
- .2 a fin de armonizarlo con el proyecto de nueva regla II-1/56.1, insertar la expresión "con la salvedad de lo dispuesto en el párrafo 3" al principio del proyecto de nueva regla II-1/56.2;
- .3 insertar la expresión "incluidos aquellos construidos antes del 1 de enero de 2009" a continuación de "independientemente de sus fechas de construcción" en el proyecto de regla II-1/56.2 para aclarar que la regla también se aplicaría a los buques construidos antes de la fecha de aplicación general del capítulo II-1 del Convenio SOLAS; y
- .4 a fin de aclarar que el código IGF se aplicará además de las reglas actuales tanto a buques nuevos como a existentes, suprimir la última frase del proyecto de regla II-1/56.1 y añadir la expresión "además de cualquier otra prescripción aplicable de las presentes reglas", tras la frase "con la salvedad de lo dispuesto en el párrafo 3", en el proyecto revisado de reglas II-1/56.1 y II-1/56.2.

11.15 Al examinar el documento MSC 94/11/9, concretamente con respecto a la propuesta de modificar el proyecto de nueva regla II-1/56.1.3 del Convenio SOLAS a fin de aclarar que el código IGF se aplicaría a los buques gaseros que consumen combustibles de bajo punto de inflamación distintos de su carga, el Comité tomó nota de que, aunque la propuesta se ajusta a la intención del CCC 1, existen inquietudes sobre los casos en que los Códigos CIG e IGF se aplicaran simultáneamente a un buque gasero concreto y las dificultades que surgirían al aplicar prescripciones que difieren entre los dos códigos, por ejemplo, en relación con el emplazamiento de los tanques y los espacios ESD (protegidos en situación de parada de emergencia).

11.16 Habida cuenta de las inquietudes *supra* y de la opinión de que el consumo de combustibles de bajo punto de inflamación que no sea de la carga en los buques gaseros podría abordarse adecuadamente mediante disposiciones ya vigentes para el proyecto alternativo que figura en el Código CIG según cada caso, el Comité decidió no proseguir la labor con respecto a la propuesta antedicha presentada en el documento MSC 94/11/9 y

acordó mantener el proyecto de regla II-1/56.3 del Convenio SOLAS sin modificaciones, que figura en el anexo 1 del documento CCC 1/13.

11.17 En relación con el resto de propuestas presentadas en el documento MSC 94/11/9, el Comité acordó remitirlas al Grupo de trabajo para que las siguiera examinando, junto con una propuesta derivada de una intervención de la delegación de los Estados Unidos para introducir texto en el proyecto de la regla II-1/56 del Convenio SOLAS, basado en el proyecto de regla XIV/2.4 del Convenio SOLAS, con el propósito de aclarar la aplicabilidad del código IGF a buques con inmunidad soberana.

***Utilización de combustibles líquidos cuyo punto de inflamación no sea inferior a 43 °C en generadores de emergencia y otros casos con arreglo a lo dispuesto en la regla II-2/4.2.1.3 del Convenio SOLAS***

11.18 Tras examinar el documento MSC 94/11/10 (Japón), en el que se propone añadir un nuevo párrafo 4 en el proyecto de nueva regla II-1/56 del Convenio SOLAS para aclarar que no es necesario aplicar el código IGF a buques que utilicen combustibles líquidos cuyo punto de inflamación no sea inferior a 43 °C en generadores de emergencia o a los buques que estén sujetos a las disposiciones de la regla II-2/4.2.1.3, a fin de suprimir cualquier ambigüedad en relación con la aplicación del código IGF. A este respecto, el Comité acordó remitir el documento al Grupo de trabajo para que éste lo siguiera examinando, con miras a garantizar que las excepciones existentes en las reglas II-2/4.2.1.2 y II-2/4.2.1.3 del Convenio SOLAS se extienden a la aplicación del código IGF.

***Buques existentes que consumen combustibles de bajo punto de inflamación que pasen a consumir combustibles de bajo punto de inflamación adicionales o distintos tras la fecha de entrada en vigor del código IGF***

11.19 El Comité remitió el proyecto de texto entre corchetes del proyecto de nueva regla II-1/56.2 del Convenio SOLAS (CCC 1/13, anexo 1), elaborado por la Secretaría a petición del CCC 1, al Grupo de trabajo para que éste lo siguiera examinando.

11.20 Seguidamente, tras tomar nota de que no quedaba más texto entre corchetes pendiente de examen en el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS o en el proyecto de enmiendas a los Protocolos de 1978 y 1988, el Comité encargó al Grupo mixto de trabajo sobre el código polar y el código IGF constituido dentro del punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) (véase también el párrafo 3.42) ultimar un proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para que el Comité lo examine con miras a su adopción por el MSC 95.

## **Propuesta de modificaciones en el proyecto de código IGF**

### ***Prescripciones relativas a la ubicación protegida de los tanques***

11.21 El Comité recordó que el SDC 1, tras tomar nota de las divisiones en el seno del Grupo de trabajo sobre estabilidad con respecto a los valores umbral para la longitud de los tanques de combustible en la parte determinista (sección 5.3.3 del código) y el valor del factor  $f_{CN}$  en la parte probabilista (sección 5.3.4 del código), había acordado remitir las dos opciones de valores umbral para la longitud de los tanques de combustible y del factor  $f_{CN}$  al MSC 94 para que éste adoptase una decisión al respecto (permitiendo la posterior validación de los valores umbral).

11.22 El Comité también recordó que el SDC 1 había refrendado el proyecto de criterios sobre la ubicación protegida de los tanques de combustible de GNL que se indica en las secciones 5.3.3 y 5.3.4 del proyecto de código IGF, y que el MSC 93 había refrendado la vía de avance propuesta por el SDC 1.

11.23 A este respecto, el Comité tomó nota de que, basándose en los documentos presentados en este periodo de sesiones, antes de decidir entre los dos valores umbral que figuran entre corchetes de los límites de longitud de los tanques en las prescripciones deterministas y el factor  $f_{CN}$  en las prescripciones probabilistas como pidió el SDC 1, el Comité tendría que abordar la cuestión fundamental de si era viable y apropiado incluir las prescripciones probabilistas en el proyecto de código IGF en este momento, o si era preferible aplazar su inclusión permitiendo que el Subcomité SDC las siga elaborando, con miras a su inclusión en el futuro como enmienda al código IGF.

11.24 A este respecto, se presentaron los siguientes documentos al Comité para que éste los examinase:

- .1 CCC 1/4/2 (Bahamas, Canadá y Reino Unido), en el que se propone no incluir la propuesta de método de cálculo probabilista en el proyecto de código IGF dado que no es aceptable, en su forma actual, como alternativa a las disposiciones deterministas. También se propone que las disposiciones existentes del Convenio SOLAS sobre proyectos y medios alternativos puedan aplicarse para garantizar el emplazamiento adecuado de los tanques en ciertos proyectos de buque en los que no puedan cumplirse las distancias obtenidas según el método determinista; y
- .2 MSC 94/11/18 (Alemania), en el que se reconoce que muchos de los análisis de validación, ultimados con el objetivo de determinar si los resultados del SDC 1 sobre el proyecto de prescripciones relativas a la ubicación protegida del tanque eran factibles y consistentes desde un punto de vista técnico, no concuerdan completamente con el proyecto de prescripciones. En consecuencia, se propone la aprobación de una primera versión del código IGF en el MSC 94 que incluya los criterios de emplazamiento de los tanques en virtud de la resolución MSC.285(86), dando más tiempo al Subcomité pertinente a examinar en profundidad la propuesta de disposiciones basadas en el riesgo relativas al emplazamiento de los tanques, con miras a su incorporación en el código IGF mediante una enmienda.

11.25 Al examinar los documentos *supra*, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas sobre la cuestión de incluir o excluir en este momento las disposiciones basadas en el riesgo relativas al emplazamiento de los tanques en el proyecto de código IGF:

- .1 las prescripciones probabilistas sobre el emplazamiento de los tanques no deberían incluirse en el proyecto de código IGF en este momento, dado que requieren seguir elaborándose, labor que debería llevar a cabo el Subcomité SDC;
- .2 las prescripciones relativas a la ubicación protegida de los tanques se elaboraron con el objetivo de ofrecer el mismo nivel de seguridad para buques que utilizan combustibles de bajo punto de inflamación como para buques que utilizan fueloil según las especificaciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y cuanto mayor sea la desviación respecto a las prescripciones elaboradas en el SDC 1, mayor será la diferencia entre los dos niveles de seguridad;
- .3 el Comité debería centrarse en elegir un valor umbral concreto para el factor  $f_{CN}$  y el límite de la longitud del tanque, como pidió el SDC 1;

- .4 las prescripciones relativas a la ubicación protegida de los tanques deberían ultimarse, incluidas las prescripciones probabilistas, a fin de ofrecer la certidumbre normativa necesaria para la inversión en proyectos de construcción de buques;
- .5 las prescripciones deterministas están vinculadas a las prescripciones probabilistas a través de la limitación de la longitud del tanque a fin de garantizar que ofrecen un nivel de seguridad equivalente;
- .6 las prescripciones probabilistas deberían mantenerse y desvincularse de las prescripciones deterministas mediante la supresión de la limitación de la longitud del tanque en el párrafo 5.3.3 del proyecto de código IGF;
- .7 la disponibilidad de alternativas determinista y probabilista ofrece una valiosa flexibilidad en el proceso de proyecto del buque de la que no se dispondría si la única alternativa a los criterios deterministas de ubicación protegida de los tanques fuera la aplicación de procedimientos de proyecto y disposiciones alternativas; y
- .8 los métodos probabilistas son altamente eficaces pero complicados y requieren un gran esfuerzo en su elaboración hasta un nivel suficiente de madurez, lo que indica que las prescripciones probabilistas de la ubicación protegida de los tanques del proyecto de código IGF deberían omitirse en este momento dado que quedan muchos asuntos técnicos por resolver.

11.26 Tras haber examinado las opiniones manifestadas y tras una amplia deliberación al respecto, el Comité decidió proceder sobre la base de que las disposiciones basadas en el riesgo deberían mantenerse en el proyecto de código IGF junto con la supresión de la limitación de la longitud del tanque en las prescripciones deterministas del proyecto de código.

11.27 Seguidamente, el Comité encargó al Grupo de trabajo la revisión de las partes pertinentes del proyecto de código IGF basándose en la decisión *supra* con especial atención a llegar a un acuerdo con respecto a un valor umbral para el factor  $f_{CN}$  sin reabrir debates sobre todos los aspectos de las prescripciones probabilistas sobre la ubicación protegida de los tanques. A este respecto, el Comité también tomó nota de la opinión manifestada por algunas delegaciones de que con la supresión de la limitación de la longitud del tanque en las prescripciones deterministas, el párrafo 5.3.3.2 del proyecto de código IGF debería revisarse.

11.28 Con respecto a la información y propuestas sobre los valores umbral que figuran entre corchetes para los límites de longitud de los tanques en las prescripciones deterministas y del factor  $f_{CN}$  en las prescripciones probabilistas, se presentaron al Comité los siguientes documentos para que éste los examinara:

- .1 MSC 93/21/4 (Francia), en el que se indica que la instalación de 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 0,04 para buques de carga;

- 
- .2 MSC 94/11/4 (Noruega), en el que se sugiere que las conclusiones incluidas en el documento MSC 93/21/4 son erróneas, dado que no se había llevado a cabo un análisis del riesgo y que el índice de riesgo (RI) se supone, erróneamente, igual a la suma del índice de gravedad (SI) y el índice de frecuencia (FI), aun cuando el SI y el FI no vienen definidos en una escala logarítmica;
  - .3 MSC 94/INF.10 (Noruega), en el que figuran los resultados de las evaluaciones del riesgo adicional para un buque de pasaje de transbordo rodado que consume gas como combustible, en comparación con el mismo tipo de buque que consume combustible convencional, debido a la probabilidad de que el tanque de combustible GNL sufra una penetración en caso de abordaje, y las consecuencias de tal penetración;
  - .4 MSC 94/11/5 (Francia), como complemento de la recomendación que figura en el documento MSC 93/21/4, respaldando los valores de  $f_{CN}=0,02$  para los buques de pasaje y  $f_{CN}=0,04$  para los buques de carga;
  - .5 MSC 94/INF.15 (Francia), en el que se incluye un análisis detallado en relación con la elección del valor de  $f_{CN}$ , incluidos aspectos de viabilidad del proyecto, aumento de los límites de longitud y sus efectos sobre las probabilidades  $f_{CN}$ , la equivalencia de las mediciones y el modelo de riesgo cuantitativo que figura en el MSC 94/INF.10;
  - .6 MSC 94/11/8 (Italia), en el que se facilitan consideraciones sobre las prescripciones relativas al emplazamiento y dimensiones de los tanques, y se formulan observaciones sobre las propuestas presentadas por Noruega en los documentos MSC 94/11/3 y MSC 94/INF.10, como se resume a continuación:
    - .1 resultados de la verificación para 11 proyectos de buques que consumen GNL como combustible que comprenden diversos tipos de buque y configuraciones de tanque en los que se aborda la idoneidad de los valores límite para la ubicación protegida de los tanques que figuran entre corchetes;
    - .2 la sugerencia de que es necesario formular aclaraciones sobre cómo deberían aplicarse los valores del cálculo probabilista cuando la disposición del tanque se lleva a cabo con tanques de contorno dentado o sistemas laterales de manipulación de GNL;
    - .3 observaciones sobre la evaluación del riesgo que figuran en el documento MSC 94/INF.10; y
    - .4 la propuesta de que la distancia mínima entre tanques no superpuestos que formula Noruega en el documento MSC 94/11/3 debería tener un valor absoluto máximo de 60 m;
  - .7 MSC 94/INF.11 (Alemania y CESA), en el que se facilita información sobre la configuración de los tanques de GNL de una muestra de 25 buques que están proyectando actualmente compañías alemanas y/o se están construyendo en astilleros alemanes, a fin de evaluar las restricciones deterministas de la longitud del tanque del proyecto de código IGF. Además, las verificaciones sistemáticas del proyecto para seis tamaños típicos de

buques de crucero se presentan a fin de verificar las limitaciones y la madurez del planteamiento probabilista alternativo con respecto al emplazamiento de los tanques;

- .8 MSC 94/11/7 (Canadá, Estados Unidos e Islas Marshall), en el que se propone suprimir la inclusión de un límite para la longitud del tanque de combustible establecido en el párrafo 5.3.3.3 del proyecto de código IGF, porque es incoherente con aplicaciones anteriores de los criterios deterministas y su supresión no tendría repercusiones negativas en la seguridad de los buques que consumen gas, siempre que los tanques de combustible estén situados dentro del límite lateral B/5 y que nunca estén situados a una distancia del costado inferior a los límites establecidos en el párrafo existente 5.3.3.2 del proyecto de código; y
- .9 MSC 94/11/17 (Islas Marshall), en el que se respalda la eliminación de las limitaciones relativas a la longitud de los tanques de las prescripciones deterministas relativas a la ubicación protegida de los tanques del proyecto de código IGF. Además, se propone limitar el uso del método alternativo probabilista para el emplazamiento de los tanques de combustible a buques de gran tamaño (es decir, de eslora superior a 100 m). La propuesta se basa en un estudio paramétrico de propuestas de proyecto de buques con motores de gas que indica que los valores de  $f_{CN}$  para buques de gran tamaño arrojan resultados similares a los de la aplicación de criterios deterministas, al contrario que el caso de buques pequeños, a los que se debería prescribir el cumplimiento del método determinista sin la necesidad de considerar las limitaciones de longitud del tanque que conlleva la aplicación del método probabilístico.

11.29 A la luz de su decisión de mantener las prescripciones probabilistas relativas a la ubicación protegida de los tanques en el proyecto de código IGF junto con la supresión de la limitación de la longitud de los tanques de las prescripciones deterministas (véanse los párrafos 11.26 y 11.27), el Comité acordó remitir los documentos antedichos al Grupo de trabajo para que los examine en profundidad.

### ***Tratamiento de más de un tanque en el sentido longitudinal***

11.30 Se presentó al Comité el documento MSC 94/11/3 (Noruega) para que éste lo examinara, en el que se propone:

- .1 una enmienda al párrafo 5.3.4.6 (anteriormente 5.3.5.4 del anexo 3 del documento SDC 1/WP.5/Add.1/Rev.1) del proyecto de código IGF a fin de incluir una distancia de separación longitudinal mínima entre dos tanques a fin de evitar la división de los tanques de combustible en dos o más tanques simplemente para ajustarse al umbral;
- .2 la inserción, en la primera frase del párrafo 5.3.4 (anteriormente 5.3.5 del anexo 3 del documento SDC 1/WP.5/Add.1/Rev.1), de una referencia al párrafo 5.3.3.2 (anteriormente 5.3.4.2 del anexo 3 del documento SDC 1/WP.5/Add.1/Rev.1); y
- .3 la adición de una nota a pie de página relativa al párrafo 5.3.4.2 (cálculo de  $ff$ ) (anteriormente 5.3.4.2 del anexo 3 del documento SDC 1/WP.5/Add.1/Rev.1) con el siguiente texto: "cuando el límite exterior del tanque de combustible se



---

encuentre por fuera del límite dado por la línea de flotación máxima de compartimentado, se considerará que  $b$  (penetración de la avería) equivale a 0".

11.31 Al examinar el documento MSC 94/11/3, el Comité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo para que éste lo siguiera examinando.

#### ***Criterios de distancia mínima para tanques de combustible en la zona de la curva del pantoque***

11.32 Tras recordar que el MSC 93 había remitido el documento MSC 93/21/3 al CCC 1 para que éste lo examinara con miras a su ultimación, el Comité tomó nota de que el CCC 1 no había logrado incorporar la interpretación que figura en el documento MSC 93/21/3 y había acordado remitirlo al MSC 94, dado que estaba directamente relacionado con el emplazamiento de los tanques y debería ser examinado en el MSC 94 junto con otros documentos pertinentes.

11.33 En consecuencia, el Comité examinó el documento MSC 93/21/3 (Francia), en el que se propone una interpretación de los criterios de distancia mínima para los tanques de combustible, que se aplicarían en la zona de la curva del pantoque entre el forro de costado y el forro del fondo, y decidió remitirlo al Grupo de trabajo para que lo examinase en profundidad.

#### ***Evaluación obligatoria del riesgo***

11.34 Se presentó al Comité el documento MSC 94/11/6 (CESA), para que éste lo examinara, en el que se sugiere que el proyecto de código IGF no es suficientemente claro con respecto al requisito de una evaluación del riesgo y acerca de si tal requisito sería de aplicación a todos los buques nuevos o solamente a los que difieren de la parte A-1. Si fuera este último el caso, se propone enmendar la sección 4.2 de forma que queden mejor definidas las condiciones de acuerdo con las cuales ha de llevarse a cabo una evaluación del riesgo, o se refunda el capítulo 4 con la sección 2.3 en la que se abordan las desviaciones solamente respecto de la parte A-1. Además, se sugiere que el ámbito de aplicación y la metodología de la evaluación del riesgo que se lleve a cabo, han de quedar mejor definidos a fin de garantizar una implantación homogénea en todo el mundo.

11.35 Al examinar el documento MSC 94/11/6, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

- .1 la evaluación del riesgo debería llevarse a cabo con respecto a cada buque nuevo proyectado para consumir combustible de bajo punto de inflamación;
- .2 no se prescribe una evaluación del riesgo si un buque cumple todas las prescripciones preceptivas del proyecto de código IGF;
- .3 el ámbito de aplicación y la metodología de la evaluación del riesgo podrían elaborarse como directrices y no deberían incluirse en el código; y
- .4 es necesario aclarar las relaciones entre objetivos, prescripciones funcionales y prescripciones preceptivas.

11.36 Tras examinar las opiniones *supra*, el Comité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo para que éste lo siguiese examinando.

**Reglas para la contención de combustible gaseoso – aprobación por la Administración y esclusas neumáticas**

11.37 Se presentaron al Comité los siguientes documentos para su examen:

- .1 MSC 94/11/11 (Japón), en el que se proponen enmiendas a la sección 6.4 de la parte A-1 del proyecto de código IGF a fin de aclarar y refinar la redacción de las prescripciones que se aplican solamente al GNL, tales como las prescripciones relativas a una barrera secundaria para la contención de GNL, el proyecto de barrera secundaria y la prescripción de tomar en consideración la calefacción del casco;
- .2 MSC 94/11/12 (Japón), en el que se proponen enmiendas a varios párrafos del proyecto de código IGF relativos a las condiciones de proyecto para accidentes, los márgenes de corrosión, la toma de combustible, el control de reboses, la vigilancia y detección de gas, los tiempos de cierre de las válvulas y otras correcciones de redacción con el objetivo de aumentar la claridad y mejorar la terminología técnica del proyecto de código y la fidelidad respecto de los párrafos y terminología equivalentes del Código CIG;
- .3 MSC 94/11/13 (Japón), en el que se propone la adición en párrafos concretos del proyecto de código IGF y la supresión en otros, según proceda, de la expresión "o la organización reconocida que actúe en su nombre", con el objetivo de alinear el código IGF y el Código CIG respecto del alcance de la aprobación o aceptación especiales por la Administración o la organización reconocida que actúe en su nombre; y
- .4 MSC 94/11/14 (Japón), en el que se formula una propuesta respecto del término "esclusas neumáticas" (que no afecta a la versión en español). También se propone una nueva versión del párrafo 15.12.9 sobre el equipo eléctrico situado en espacios que se protejan con esclusas neumáticas, junto con la recomendación de que las disposiciones relativas al equipo eléctrico de las esclusas neumáticas que figuran en los párrafos 5.12.6 a 5.12.9 se traslade al capítulo 14 (Instalaciones eléctricas) del proyecto de código.

11.38 Tras tomar nota de que en los documentos antedichos se proponen enmiendas al proyecto de código IGF de carácter técnico o de redacción, el Comité decidió remitir dichos documentos al Grupo de trabajo para que éste los siguiese examinando.

**Reglas sobre las medidas de seguridad para los tanques de combustible**

11.39 Se presentó al Comité el documento MSC 94/11/15 (Japón) para que lo examinara, en el que se proponen las siguientes enmiendas al proyecto de código IGF:

- .1 suprimir el párrafo 6.7.3.1.1.3 y añadir un nuevo párrafo en el que se prescriba que los tanques de combustible estén provistos de un mínimo de tres dispositivos que indiquen la temperatura del combustible a fin de controlar el desarrollo de condiciones que pudieran desembocar en el desplazamiento;
- .2 suprimir los párrafos 6.6.3 y 6.6.4.1 o aclarar cómo despresurizar los tanques de GNC;

- .3 suprimir el párrafo 6.8.2 dado que podría permitir el rebose de combustible licuado en el tanque de almacenamiento de combustible en condiciones de funcionamiento normales, no en caso de incendio externo exclusivamente; y
- .4 enmendar el párrafo 6.4.9.5.2 de forma que el nivel de inundación supuesto que se considera desde el punto de vista de seguridad sea "hasta el calado en carga de verano", como en la prescripción equivalente del Código CIG.

11.40 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó no proseguir la labor con respecto a estos puntos.

#### ***Definiciones de gas y de categorías de esfuerzo***

11.41 Se presentó al Comité el documento MSC 94/11/16 (Japón), en el que se proponen enmiendas al párrafo 2.2.17 y el primer párrafo de la parte A-1, a fin de aclarar que el gas también puede existir en un estado supercrítico. Además se propuso introducir definiciones de las categorías de esfuerzo en el capítulo 6 del proyecto de código IGF, basándose en las definiciones del Código CIG.

11.42 Tras examinar el documento MSC 94/11/16, el Comité tomó nota de que sólo se había respaldado la propuesta de incluir definiciones de categorías de esfuerzo en el proyecto de código IGF basadas en las definiciones del Código CIG. Por consiguiente, el Comité sólo remitió al Grupo de trabajo la parte del documento MSC 94/11/16 relativa a las definiciones de las categorías de esfuerzo para que siguiera examinándolas.

#### ***Nota de entrega de combustible de GNL***

11.43 Se presentó al Comité el documento MSC 94/11/1 (Bélgica, Italia y Noruega), en cuyo anexo figura un formato normalizado de nota de entrega de combustible de GNL, en el que se incluyen parámetros para definir las especificaciones del gas en la entrega. Los coautores propusieron que el formato normalizado de nota de entrega de combustible de GNL se incluyese como anexo en el proyecto de código IGF y se hiciera una referencia al respecto en la sección 18.4.

11.44 Tras examinar el documento MSC 94/11/1, el Comité tomó nota de las opiniones siguientes que se manifestaron sobre el particular:

- .1 la nota de entrega de combustible propuesta debería incluir también información sobre el contenido de azufre del combustible de gas natural licuado aunque sea insignificante, a fin de que en los buques que utilicen GNL como combustible se demuestre el cumplimiento de la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .2 la expresión "nombre de la compañía de toma de combustible" que figura en la nota de entrega de combustible propuesta debe aclararse.

11.45 Tras el examen de las opiniones anteriores y tras tomar nota del apoyo general a la nota de entrega de combustible propuesta, el Comité acordó remitir el documento al Grupo de trabajo para que siguiera examinándolo.

#### ***Conectores utilizados en los puestos de toma de combustible de GNL***

11.46 Se presentó al Comité el documento MSC 94/11/2 (Dinamarca, Finlandia, Italia y Noruega) para que éste lo examinara, en el que se propone invitar a la ISO a elaborar una nueva norma, o a incluir disposiciones en una norma ya existente, para definir:

- .1 la norma I, referida al conector rápido para tomas de combustible de GNL marino, de tamaño 2"-6"; y
- .2 la norma II, referida al conector mecánico accionado por telemando, para GNL marino, de tamaño superior a 6",

con miras a incluir una referencia adecuada en el proyecto de código IGF.

11.47 Tras examinar el documento MSC 94/11/2, el Comité tomó nota de que en general se apoyaba la propuesta de invitar a la ISO a que elaborase una norma para los conectores de toma de combustible de GNL, si bien éste no era el caso con respecto a la propuesta de incluir una referencia a dicha norma en el proyecto de código IGF.

11.48 El observador de la ISO informó al Comité de que la ISO no había publicado normas sobre los buques para el transporte de GNL y de que la norma ISO 18683, a la que se hace referencia en el documento MSC 94/11/2, es una especificación técnica y no una norma. La ISO recordó al Comité que, en lugar de introducir notas a pie de página en las distintas páginas de los instrumentos de la OMI, es mejor que las normas de implantación de la ISO se publiquen al mismo tiempo que entren en vigor los instrumentos conexos de la OMI, como sucedió con el Código PBIP. La ISO manifestó estar dispuesta a publicar una norma de implantación para respaldar la entrada en vigor del código IGF. La declaración íntegra de la ISO figura en el anexo 29.

11.49 Tras examinar el asunto *supra*, el Comité acordó invitar a la ISO a que elaborase una norma para los conectores de toma de combustible de GNL.

### ***Cuestiones pendientes***

11.50 Tras examinar todos los documentos pertinentes en relación con el proyecto de código IGF y haber tomado nota de que aún quedaba entre corchetes el valor de la distancia de las tuberías de combustible respecto del costado del buque en el párrafo 5.7.1 del proyecto de código, el Comité acordó remitir esta cuestión al Grupo de trabajo para que la examinase en profundidad.

11.51 El Comité tomó nota de los registros y fichas de vigilancia para el proyecto de código IGF y del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS conexo que había preparado el CCC 1.

11.52 El Comité también tomó nota de que, tras la ultimación del proyecto de código IGF con respecto al GNL, el CCC 1 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia IGF de conformidad con el plan de trabajo acordado para la siguiente fase de la elaboración del código.

### **INSTRUCCIONES PARA EL GRUPO MIXTO DE TRABAJO SOBRE EL CÓDIGO POLAR Y EL CÓDIGO IGF**

11.53 Tras haber examinado todas las cuestiones relativas a políticas, el Comité dio las siguientes instrucciones al Grupo mixto de trabajo sobre el código polar y el código IGF, constituido en el marco del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.42), tomando en consideración las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 ultimar el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, basándose en el anexo 1 del documento CCC 1/13, teniendo en cuenta los documentos MSC 94/11/9 y MSC 94/11/10;
- .2 ultimar el proyecto de código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (código IGF), basándose en el anexo 4 del documento CCC 1/13, teniendo en cuenta

asimismo los documentos pertinentes, excepto el documento MSC 94/11/15 y la propuesta que figura en el párrafo 6 del documento MSC 94/11/16;

- .3 presentar un informe por escrito al Pleno a más tardar el jueves, 20 de noviembre de 2014, con miras a aprobar el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y a aprobar en principio el código IGF en este periodo de sesiones; y
- .4 si es necesario, seguir trabajando a lo largo de la semana sobre el código IGF y presentar la tercera parte del informe en el MSC 95 para su examen, cuando se adopten el código y las enmiendas al Convenio SOLAS conexas.

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

11.54 Tras examinar los apartados del informe del Grupo de trabajo (MSC 94/WP.7/Add.1) que guardan relación con este punto, el Comité aprobó el informe en general y adoptó las medidas que se describen a continuación.

#### **Proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y a los Protocolos de 1978 y 1988**

11.55 Con respecto al proyecto de regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS en relación a los buques gaseros que cumplan las prescripciones del capítulo 16 del Código CIG (véanse también los párrafos 11.15 y 11.16), el observador de la IACS señaló que lo que se había entendido a partir de la intervención previa de la IACS y del debate en el Pleno había sido que no deberían aplicarse dos códigos (es decir, el Código CIG y el código IGF) a los buques gaseros. La inquietud de la IACS era que la redacción original del proyecto de regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS no abarca las inquietudes mencionadas en el Pleno ni lo que se desprende del debate habido en el Comité. La IACS sugirió que esto podría resolverse con una modificación sencilla de las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS, incluyendo la expresión "..., u otros productos abarcados en el capítulo 19 del Código CIG ..." a continuación de la palabra "cargas" en el proyecto de regla II-1/56.4 del Convenio SOLAS.

11.56 Algunas delegaciones se manifestaron preocupadas por la inserción por parte del Grupo de un nuevo párrafo 5 en el proyecto de regla II-1/56 del Convenio SOLAS por el cual se eximiría a los buques con inmunidad soberana de la aplicación obligatoria del código IGF (véase también el párrafo 11.17), dado que las prescripciones del código IGF abordan la seguridad y no hay ninguna razón lógica por lo que el código IGF no debiera ser de aplicación a los buques propiedad de Gobiernos, salvo las excepciones dispuestas en la regla I/3 del Convenio SOLAS. Estas mismas delegaciones se reservaron su postura en cuanto a abordar esta cuestión en el MSC 95.

11.57 Tras haber tomado nota de lo señalado por la IACS con respecto a la cuestión del Código CIG y las antedichas preocupaciones con respecto a los buques con inmunidad soberana, el Comité aprobó los proyectos de enmienda a los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS y al apéndice para conferir carácter obligatorio al código IGF, tal como figuran en el anexo 19, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 95.

11.58 En este contexto, el Comité aprobó también el proyecto de enmiendas a los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al Convenio SOLAS 1974, con respecto a los modelos de certificados en relación con el código IGF, tal como figuran en los anexos 20 y 21, respectivamente, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 95.

## Proyecto de código IGF

11.59 El Comité tomó nota de que el Grupo había seguido trabajando a lo largo de la semana sobre el proyecto de código IGF, y de que presentaría la tercera parte de su informe al MSC 95 para su examen cuando se adopten el proyecto de código IGF y las enmiendas conexas al Convenio SOLAS y a los Protocolos de 1978 y 1988.

11.60 A este respecto, el Comité aprobó en principio el proyecto de código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (código IGF) elaborado por el CCC 1, que figura en el anexo 22, con miras a adoptarlo cuando se adopten los proyectos de enmienda conexas al Convenio SOLAS y a los Protocolos de 1978 y 1988, teniendo en cuenta que el texto ultimado del proyecto de código IGF se presentará en el MSC 95 en la parte 3 del informe del Grupo de trabajo.

## Instrucciones para la Secretaría

11.61 El Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando prepare el texto definitivo del código IGF y de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los Protocolos de 1978 y 1988, introduzca cualquier corrección de redacción que pueda identificarse, según proceda, incluida la actualización de las referencias a la numeración de los párrafos, y a que señale a la atención del MSC 95 cualquier error u omisión que pueda exigir la adopción de medidas adicionales.

## 12 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

### Generalidades

12.1 El Comité recordó que, durante su 93º periodo de sesiones (MSC 93/22, párrafo 14.3), había pedido al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara en el MSC 94 una evaluación preliminar de las repercusiones que tendrían, en creación de capacidad y necesidades de asistencia técnica, la aprobación de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados no previstos relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento que se aprobaron durante dicho periodo de sesiones.

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

12.2 El Comité examinó el documento MSC 94/12 (Vicepresidente), en el que se presentan los resultados de la evaluación preliminar mencionada *supra* y en el que se observa que, en general, era necesario actualizar la legislación con respecto a la mayoría de los puntos incluidos en el proyecto de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, mientras que varios puntos tenían repercusiones en la creación de capacidad para formación o el desarrollo de recursos humanos para las Administraciones. El Comité recordó que, en ambos casos, el apoyo técnico y/o jurídico que pueda ser necesario podía lograrse a través del Programa integrado de cooperación técnica de la Organización (PICT).

12.3 El Comité examinó la evaluación de los puntos del anexo 3 del documento MSC 94/12 y acordó que es posible que, llegado el momento, sea necesario hacer un seguimiento de los resultados y concluyó que no sería necesario constituir el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) en este periodo de sesiones.

12.4 El Comité solicitó al Vicepresidente que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara en el MSC 95 una evaluación preliminar de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relacionados con las nuevas medidas propuestas, aprobadas durante el presente periodo de sesiones.

## **13 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL**

### **Generalidades**

13.1 El Comité recordó que, durante su 93º periodo de sesiones, se había examinado el documento MSC 93/15/1 (IACS), en el que se propone elaborar procedimientos más específicos sobre cómo deberían asignarse más claramente a los subcomités tareas para tratar las opciones de control del riesgo (RCO) que reciben de los estudios de EFS evaluados de manera positiva por el Grupo de expertos en EFS y refrendados posteriormente por el Comité, y decidió que era necesario elaborar un procedimiento específico.

13.2 El Comité también recordó que en el MSC 93 había examinado las recomendaciones que figuran en el documento MSC 93/15/2 y Corr.1 (ICS y otros) respecto de la prescripción de que los Estados de abanderamiento notifiquen accidentes y sucesos, y había tomado nota del problema que representa la falta de notificación y las ventajas que se pueden obtener analizando datos de informes sobre investigaciones de siniestros, e identificó cuestiones específicas que es posible que requieran un examen técnico más a fondo.

13.3 El Comité también recordó que el Subcomité III había recibido instrucciones de examinar las cuestiones específicas identificadas por el MSC 93 y la orientación que debe proporcionar la Secretaría respecto de la mejora de la capacidad de programación y de las funciones de búsqueda del módulo de siniestros y sucesos marítimos del GISIS (MCI), y de informar en el MSC 94 sobre cuál sería el mejor modo de proceder (MSC 94/13, párrafos 3 a 5). A este respecto, el Comité tomó nota de que el III 2 continuará examinando las cuestiones relacionadas con la notificación de accidentes y sucesos y de que le informaría según proceda.

13.4 A este respecto, el observador de la IACS señaló que, como coautor del documento MSC 93/15/2, en el que se analiza la cuestión de la falta de notificación de accidentes y sucesos, la IACS estaba preocupada por el hecho de que en el párrafo 3 del documento MSC 94/13 se matizase esta falta de notificación como "presunta" y que, basándose en tres estudios contrastados por homólogos, como se explica en los párrafos 7, 8 y 9 del documento MSC 93/15/2, se podía cuantificar claramente el nivel de falta de notificación. Para la IACS es importante que se continúe tratando de resolver el problema de la falta de notificación de accidentes y sucesos y que no se continúe utilizando el término "presunto" como justificación para omitir esfuerzos. Si esta cuestión no se puede resolver ahora, la IACS espera que el Subcomité III, en su labor al respecto, esté, a la brevedad, en posición de recomendar a los comités que se elimine esta reserva.

### **Nuevo procedimiento para examinar y analizar los resultados de los estudios de EFS**

13.5 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento MSC 94/13 (Secretaría), que contiene información sobre los resultados del MSC 93 en relación con la elaboración de un nuevo procedimiento específico para examinar y analizar los resultados de los estudios de EFS.

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

- .1 MSC 94/13/1 (IACS), en el que se propone complementar los criterios de los apartados 5, 6 y 7 del párrafo 4.14 de las Directrices de los comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2), añadiendo que el Comité puede decidir que es necesario realizar un estudio de EFS completo de conformidad con lo dispuesto en las Directrices relativas a la EFS (MSC-MEPC.2/Circ.12), y que

debería intercalarse un nuevo párrafo en el apéndice 10 de las Directrices relativas a la EFS en el que se pida al Comité que asigne un mandato a un grupo de trabajo responsable de coordinar la implantación de los resultados de un estudio de EFS;

- .2 MSC 94/13/2 (Estados Unidos), en el que se propone añadir dos nuevos párrafos a la sección 4 (Planificación del trabajo y proceso de ejecución) y un nuevo anexo a las Directrices de los comités, a fin de que la información de los estudios de EFS se considere equivalente a los documentos presentados para resultados no previstos, y en el que se sugiere enmendar las Directrices relativas a la EFS a fin de que las RCO puedan redactarse en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos (SMART); y
- .3 MSC 94/13/3 (China), en el que se proporcionan los principios que deben seguir los subcomités para continuar tratando las RCO refrendadas y en el que, en este contexto, se propone introducir un nuevo párrafo en el apéndice 10 de las Directrices relativas a la EFS (MSC-MEPC.2/Circ.12).

13.7 El Comité examinó los documentos *supra* y tomó nota de las siguientes opiniones:

- .1 los documentos arriba mencionados deberían remitirse al Grupo de trabajo GBS/EFS a fin de que continúe analizándolos basándose en el documento MSC 94/13/2;
- .2 aun cuando un estudio de EFS haya sido evaluado positivamente por el Grupo de expertos en EFS y que el comité o comités lo hayan refrendado posteriormente, no debería considerarse obligatorio para un nuevo resultado no previsto;
- .3 se manifestó cierta inquietud respecto de la propuesta (MSC 94/13/1) de que el Comité elabore un mandato para un grupo de trabajo que sería responsable de coordinar la implantación de los resultados del estudio de EFS cuando el Comité decida que es necesario llevar a cabo un estudio de EFS completo; y
- .4 deberían remitirse al Consejo todas las decisiones que adopte el Comité respecto de resultados no previstos,

y decidió remitir los documentos *supra*, basándose en el documento MSC 94/13/2, al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad (Grupo de trabajo GBS/EFS) a fin de que los examine a fondo.

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

13.8 El Comité examinó las cuestiones mencionadas previamente y dio además instrucciones al Grupo de trabajo GBS/EFS, constituido en el marco del punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.7), para que, utilizando como base el documento MSC 94/13/2 y teniendo en cuenta los documentos MSC 93/15/1, MSC 94/13, MSC 94/13/1 y MSC 94/13/3 y las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 elaborase un proyecto de directrices para el Comité para abordar y examinar los resultados de los estudios de EFS, y preparase el proyecto de enmiendas conexas a las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3); y



- .2 elaborase un proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC-MEPC.2/Circ.12).

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

13.9 En relación con el acuerdo logrado durante el MSC 93 de que sería necesario que el Grupo de expertos en EFS validara el tercer estudio de la AESM sobre la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje y que ello podría lograrse autorizando la celebración de una reunión del Grupo de expertos en EFS un día antes del SDC 3, que se celebrará en 2016, el observador de la CE propuso que el Comité diera instrucciones al SDC 2 en el sentido de que evaluara cuándo debería reunirse el Grupo de expertos en EFS a fin de que el SDC 3 cuente con suficiente tiempo para examinar los resultados de la labor del Grupo. El Comité refrendó la propuesta y solicitó a la Secretaría que pidiese al SDC que examinase esta cuestión en su 2º periodo de sesiones y que informase en el MSC 95 al respecto.

### **Examen de la seguridad de los buques de carga general**

13.10 El Comité examinó los resultados de la labor del III 1 respecto del examen de la seguridad de los buques de carga general y tomó nota de los avances logrados respecto de los reconocimientos ampliados de los buques de carga general (RCO 19) y la formación de inspectores del Estado rector del puerto para buques de carga general (RCO 20). En relación con la solicitud del Subcomité de examinar si era necesario asignar un órgano coordinador para el resultado "Examen de la seguridad de los buques de carga general", el Comité decidió examinar esta cuestión bajo el punto 18 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 18.12).

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

13.11 El Comité examinó la parte del informe del Grupo de trabajo GBS/EFS (MSC 94/WP.8/Add.1) que trata de este punto del orden del día y adoptó las medidas que se reseñan a continuación.

### **Proyecto de directrices para el Comité sobre el examen y análisis de los resultados de los estudios de EFS**

13.12 El Comité tomó nota de que el Grupo, tras examinar el proyecto de nuevo procedimiento para tratar y examinar los resultados de los estudios de EFS, que figura en el anexo del documento MSC 94/13/2, había acordado sustituir el término "procedimiento" por "directrices", y refrendó la decisión del Grupo.

13.13 Tras debatir, el Comité aprobó el proyecto de directrices para tratar y examinar los resultados de los estudios de EFS, tal como figura en el anexo 23, a fin de incluirlo en las Directrices de los Comités como un nuevo anexo 6, con sujeción a que también lo apruebe el MEPC 68 (véase también el párrafo 13.14).

### **Enmiendas a las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3)**

13.14 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la sección 4 existente de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3) y el proyecto de nuevo anexo 6, que contiene las Directrices para tratar y examinar los resultados

de los estudios de EFS, como circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4, el cual figura en el anexo 23, a reserva de que también lo adopte el MEPC 68.

13.15 En vista de lo anterior, el Comité pidió a la Secretaría que remitiese el proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités al MEPC 68 para que también lo aprobase. Asimismo, el Comité invitó al Consejo a que tomase nota del proyecto aprobado de enmiendas a las Directrices de los Comités (circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3).

#### **Enmiendas a las Directrices relativas a la EFS (MSC-MEPC.2/Circ.12)**

13.16 El Comité tomó nota de que el Grupo no aceptó el proyecto de enmiendas al apéndice 10 de las Directrices relativas a la EFS que se había propuesto en los documentos MSC 94/13/1 y MSC 94/13/3, aunque apoyó la propuesta de asegurarse de que las RCO se redacten en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazo (SMART) (MSC 94/13/2).

13.17 En relación con lo anterior, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al párrafo 9.3.3 de las Directrices revisadas para la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (circular MSC-MEPC.2/Circ.12) como circular MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1, la cual figura en el anexo 24, a reserva de que también la apruebe el MEPC 68.

13.18 El Comité pidió a la Secretaría que remita el proyecto de enmiendas a las Directrices relativas a la EFS al MEPC 68 para que también lo apruebe.

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

#### **Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el golfo de Guinea y frente a la costa de Somalia**

14.1 El Comité, al examinar el documento MSC 94/14 (Secretaría) tomó nota de que la represión de los actos de piratería y los robos a mano armada frente a la costa de Somalia y en el océano Índico occidental continuaba desarrollándose positivamente, si bien seguía preocupado por la gente de mar que aún seguía retenida como rehén.

14.2 El Comité también observó que los informes presentados a la Organización sobre los ataques en el golfo de Guinea revelaban una tendencia descendente, lo que indica que los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales están comenzando a surtir efecto, y reiteró lo importante que era que los Estados de abanderamiento y las organizaciones del sector notifiquen los sucesos.

14.3 El Comité tomó nota de que el Centro de intercambio de información marítima (MTISC), actualmente situado en la Universidad marítima regional de Accra (Ghana) ya había entrado en funciones en una fase de prueba y que ya más de 500 buques por mes le presentan notificaciones. La labor del MTISC complementa la del Centro de coordinación interregional (ICC) de Yaoundé; el ICC supervisa la implantación del Código de conducta por parte de la CEEAC, la CEDEAO, la CGG y los Estados Miembros de la región, a nivel estratégico; mientras que el MTISC gestiona el intercambio de información civil y los aspectos de la toma de conciencia de la situación marítima.

14.4 El Comité tomó nota de que el sitio en la Red del MTISC ([www.mtisc-gog.org](http://www.mtisc-gog.org)) ya había entrado en servicio y que contiene las orientaciones conexas elaboradas recientemente por los participantes en el MTISC del golfo de Guinea. La versión actualizada más reciente de

---

las Directrices provisionales para los propietarios, operadores y capitanes destinadas a la protección contra la piratería en la región del golfo de Guinea, elaboradas conjuntamente por BIMCO, ICS, INTERTANKO e INTERCARGO, también está disponible a través del sitio en la Red de la OMI y en los sitios en la Red de dichas organizaciones.

14.5 El observador de BIMCO recomendó que los buques que naveguen por la región utilicen plenamente el MTISC a fin de que pueda obtenerse una imagen clara de la escala del problema en la región.

14.6 El Comité tomó nota de que el Secretario General había remitido el proyecto de directrices provisionales relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería frente a las costas de Somalia (MSC 93/16/1 (Italia y otros)) a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a fin de que lo examine y adopte nuevas medidas, como lo solicitó el Comité en su último periodo de sesiones. El Comité también tomó nota de que el Director General de la OIT había informado al Secretario General de que la OIT celebraría consultas con las organizaciones representantes de los propietarios de buques y de los marinos y con los empleadores y los trabajadores del sector pesquero a fin de obtener sus opiniones sobre la mejor manera de proceder con estas directrices provisionales, y que se informaría de toda actualización al Comité.

14.7 El Comité tomó nota de que un número considerable de Gobiernos Contratantes aún no había presentado la información solicitada en la circular MSC-FAL.1/Circ.2 (Cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques) e instó a los Gobiernos Contratantes que aún no habían presentado la información a que lo hicieran.

14.8 El Comité manifestó su agradecimiento por las contribuciones recibidas de China, Japón, Nigeria, Noruega, el Reino Unido y, más recientemente, Angola, para el Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central de la OMI (el Fondo fiduciario).

14.9 El Comité concluyó esta parte del 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.

14.10 Con respecto a los ataques de piratería frente a la costa de Somalia, el Comité tomó nota de la resolución 2184 (2014) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre la situación en Somalia, adoptada el 12 de noviembre, en la cual, entre otras cosas, se reconoce la contribución de la OMI y se renueva su llamamiento a los Estados a que desplieguen buques de guerra en la zona, y se recalca la responsabilidad primaria que tienen las autoridades de Somalia en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada frente a su costa.

14.11 La delegación de Egipto, respaldada por la delegación de Omán, manifestó su agradecimiento a los países que proporcionan apoyo a la lucha contra la piratería en la región y también manifestó su preocupación respecto de que era incorrecta la extensión de la zona de alto riesgo, definida en las "Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería 4ª edición (BMP 4)", y la Carta sobre piratería Q6099 del Almirantazgo.

14.12 El Comité acogió favorablemente la información de que se habían extendido hasta finales de 2016 los mandatos de EUNAVFOR y de la OTAN, y reiteró que también era importante que se continúen implantando con diligencia las orientaciones de la OMI y las mejores prácticas de gestión.

14.13 El Comité recordó que el proyecto independiente de implantación del Código de conducta de Djibouti se ha realizado con éxito y concluirá a principios de 2015. En anticipación, y con efecto a partir del 1 de noviembre de 2014, la labor de la Dependencia para la implantación del proyecto de lucha contra la piratería – Código de conducta de Djibouti, se transfirió a la División de seguridad marítima y se estaba integrando en las actividades clave de dicha división.

#### **Legislación nacional sobre las compañías privadas de protección marítima (CPPM)**

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

- .1 MSC 94/14/1 (Alemania), en el que se propone enmendar la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2 de manera que las licencias nacionales de CPPM equivalentes a la norma ISO 28007 o más estrictas reciban el mismo reconocimiento en las orientaciones de la OMI que las certificaciones acreditadas por la norma ISO 28007; y
- .2 MSC 94/INF.4 (Alemania), que contiene en más detalle el proceso de acreditación nacional de Alemania en apoyo de la propuesta presentada en el documento MSC 94/14/1 (Alemania).

14.15 El Comité recordó que, en el periodo de sesiones previo, se había acordado que la labor de la ISO de elaboración de la especificación PAS de la norma ISO 28007 se debería reflejar y referenciar adecuadamente en las orientaciones de la OMI sobre las CPPM (circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2), pero que sería necesario examinar cuidadosamente el texto a fin de incluir las propuestas formuladas en el Pleno.

14.16 Si bien muchas delegaciones apoyaron la propuesta de Alemania en principio, se manifestó cierta inquietud de que el texto actual no proporcionaba el nivel necesario de flexibilidad para los Estados de abanderamiento y que era necesario continuar afinando el texto.

14.17 Algunas delegaciones opinaron que, si bien la especificación PAS de la norma ISO 28007 era un medio útil y conveniente para garantizar la calidad de los servicios de protección armada a bordo de los buques, no se debería considerar equivalente a las normas nacionales, dado que estas últimas tienen prioridad.

14.18 Tras examinar la propuesta de Alemania (MSC 94/14/1) y deliberar sobre la cuestión de enmendar la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2, el Comité reconoció una vez más la labor de la ISO y la necesidad de dejar la debida constancia al respecto, y acordó invitar a los Estados Miembros y a las organizaciones con carácter de observador a que presenten propuestas para enmendar la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2 al próximo periodo de sesiones del Comité, incorporando referencias a la norma ISO 28007 (es decir, cuando se convierta en norma) y a las normas nacionales pertinentes, concediendo al mismo tiempo a los Estados de abanderamiento la flexibilidad necesaria para decidir respecto de su política de reglamentación de los guardias armados a bordo de sus buques.

#### **Directrices para el empleo de PPPA a bordo de los buques**

14.19 El Comité tomó nota del proyecto de directrices y normas respecto del empleo de PPPA a bordo de buques mercantes, elaborado por el Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia (UNICRI) con el apoyo del Gobierno de Italia (MSC 94/INF.5).

## **Regulación de las "armerías flotantes"**

14.20 El Comité examinó el documento MSC 94/14//2 (India), en el cual India expresa su inquietud respecto del número creciente de armerías flotantes que operan en la región del océano Índico y la necesidad de elaborar directrices para reglamentar esta cuestión.

14.21 Si bien el Comité reconoció las inquietudes de la India, tomó nota de las diferentes opiniones manifestadas por los Estados Miembros con respecto a las implicaciones jurídicas de las propuestas.

14.22 El observador de la ITF, si bien reconoció la inquietud de la India, señaló que el empleo de guardias armados era necesario para proteger a la gente de mar y, a este respecto, hizo un llamamiento a las autoridades de la India para que liberen a la tripulación del buque *Seaman Guard Ohio*. El texto completo de la declaración se presenta en el anexo 29.

14.23 El Comité concluyó invitando a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas en el próximo periodo de sesiones respecto de esta cuestión.

## **Informe sobre los avances de la labor del Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (ReCAAP) – Centro de intercambio de información (ISC)**

14.24 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento MSC 94/INF.7 (ReCAAP-ISC), que contiene una actualización de las actividades desarrolladas por el ReCAAP-ISC y la situación de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia durante el periodo enero-junio de 2014, incluidas las medidas adoptadas por algunos de sus miembros en relación con las personas culpables de casos de robo de combustible, incidentes que han recibido amplia cobertura en los medios de prensa. El texto completo de la declaración figura en el anexo 29.

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

### **Aclaración sobre una alarma audible y un dispositivo visual o de otro tipo que avisará al usuario del aparato respiratorio del equipo de bombero**

15.1 El Comité examinó el documento MSC 94/15 (IACS), en el que se piden aclaraciones respecto de la prescripción de "una alarma audible y un dispositivo visual o de otro tipo que avisará al usuario", que figura en el párrafo 2.1.2.2 del capítulo 3 del Código SSCI, adoptado mediante la resolución MSC.339(91), que entró en vigor el 1 de julio de 2014, y en el que se propone que debería considerarse que el uso de una alarma audible de baja presión junto con un indicador de presión satisface la prescripción mencionada, y acordó publicar una circular MSC que contenga la interpretación anterior con miras a evitar, en el futuro, posibles interpretaciones diferentes entre Administraciones de abanderamiento, organizaciones reconocidas, oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto, propietarios de buques, fabricantes, etc.

15.2 Tras examinar el documento MSC 94/WP.13 el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1499: "Interpretación unificada del capítulo 3 del Código SSCI.

### **Notificación y distribución mediante el GISIS – Prescripciones de notificación en virtud de los instrumentos de la OMI relacionados con la seguridad**

15.3 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento MSC 94/15/1 (Secretaría) e instó a los Estados Miembros a que utilicen el GISIS con fines de notificación, en

particular en relación con exenciones, equivalencias y ejemplares de certificados y que solamente soliciten a la Secretaría que publique una nueva circular en circunstancias excepcionales.

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

15.4 El Comité recordó que el MSC 93 había aprobado las circulares MSC.1/Circ.1481: "Orientaciones sobre la entrada en vigor de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" y MSC.1/Circ.1483: "Orientaciones provisionales sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (las "Orientaciones provisionales"). Al hacerlo, el Comité había acordado que debería constituirse un grupo de trabajo en el presente periodo de sesiones a fin de que siguiera trabajando en las cuestiones pendientes siguiendo el proyecto de mandato que figura en el párrafo 14 del documento MSC 93/WP.5/Add.1, y elaborara instrucciones claras para el SSE 2 respecto de las cuestiones que deben tratarse en relación con el ámbito de aplicación del Código IDS (MSC 93/22, párrafos 17.25 a 17.31).

15.5 En este contexto, el Comité examinó los documentos MSC 94/15/2 y MSC 94/INF.12 (Alemania y Reino Unido), que contienen recomendaciones sobre varias cuestiones que deben tratarse en relación con las Orientaciones provisionales, y MSC 94/15/3 (Secretaría), que contiene aclaraciones sobre el procedimiento de enmiendas estipulado en el artículo VIII del Convenio SOLAS 1974 y sobre la situación de las notas a pie de página.

15.6 El Comité se mostró de acuerdo, en general, con las propuestas de los documentos MSC 94/15/2 y MSC 94/INF.12 y remitió estos documentos al Grupo de trabajo para que los siguiera examinando.

15.7 En relación con el documento MSC 94/15/3, el Comité aceptó la propuesta de aclarar el proceso de aprobación de las enmiendas y la remitió al Grupo de trabajo a fin de que se incluyese en la redacción de las orientaciones. El Comité también estuvo de acuerdo en que, no obstante las disposiciones de la resolución A.911(22), en futuras enmiendas al Convenio SOLAS 1974 no se deberían incluir notas a pie de página en el texto auténtico ni en ninguno de sus instrumentos conexos de obligado cumplimiento y que todas las disposiciones de carácter obligatorio deberían incluirse en el cuerpo de las reglas.

15.8 El Comité tomó nota de las opiniones expresadas de que se debería continuar examinando la aplicación de las orientaciones propuestas a los Códigos IMDG e IMSBC y convino en que el Grupo de trabajo debería continuar examinando esta cuestión.

### **Constitución del Grupo de trabajo**

15.9 Tras deliberar, el Comité constituyó un grupo de trabajo sobre redacción de enmiendas al Convenio SOLAS y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, así como los documentos MSC 94/15/2, MSC 94/15/3, MSC 94/INF.12 y MSC 93/WP.5/Add.1 (anexo 3), llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 revisar la circular MSC.1/Circ.148: "Orientaciones provisionales sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" y examinar y tratar, como parte de las Orientaciones, las siguientes cuestiones, según proceda:
  - .1 la relación existente entre las reglas, los códigos y las normas de funcionamiento;

- .2 el formato de las fechas de aplicación, incluidas las fechas de aplicación para las especificaciones del equipo;
- .3 la metodología para dejar constancia del avance de la labor empleando la ficha de comprobación/vigilancia;
- .4 la aclaración de los requisitos para aprobar los proyectos de enmiendas antes de adoptarlos; y
- .5 el empleo de notas a pie de página como parte del texto auténtico y las copias certificadas de las enmiendas adoptadas,

e introducir todas las mejoras de redacción que sean necesarias en las Orientaciones;

- .2 elaborar instrucciones para el SSE 2 en relación con las cuestiones que es necesario examinar respecto del ámbito de aplicación del Código IDS, cuyo resultado debería presentarse en el MSC 95 para que lo examine con carácter urgente; y
- .3 presentar un informe parcial por escrito en este periodo de sesiones a fin de que se examinen todas las medidas que requieren la adopción de decisiones en el presente periodo de sesiones y, de ser necesario, seguir trabajando durante la semana y presentar un informe definitivo por escrito en el MSC 95.

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

15.10 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo (MSC 94/WP.9), lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

15.11 El Comité pidió a la Secretaría que elaborara un nuevo módulo del GISIS titulado "Elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" a fin de llevar un registro de la elaboración de proyectos de enmiendas y acordó que todos los Estados Miembros y organizaciones que gozan de carácter consultivo deberían tener acceso a la información contenida en dicho módulo.

15.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1500: "Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" y dio instrucciones a sus órganos auxiliares de que comiencen a utilizar las Orientaciones con efecto inmediato. El Comité invitó al MEPC 68 a que tomase nota de las antedichas orientaciones.

15.13 En este contexto, la delegación de Alemania señaló a la atención del Comité que el MSC 93 había examinado la propuesta de revisar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS (MSC 93/17/6 (Alemania)), y que se había acordado que se debería examinar la revisión una vez se hubiera concluido la redacción de las orientaciones (MSC 93/22, párrafos 17.21 y 17.22).

15.14 El Comité dio instrucciones al SSE 2 de que siga las orientaciones que figuran en los párrafos 4.1.6 y 4.2.6 de la circular MSC.1/Circ.1500 al ultimar las enmiendas al Código IDS.

15.15 El Comité tomó nota de que las Orientaciones no deberían aplicarse, en su totalidad, a los Códigos IMDG e IMSBC ni a las partes relacionadas con cargas de los Códigos CIQ y CIG.

## **16 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES**

16.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el C 112 (MSC 94/16) relativas a las relaciones con las organizaciones no gubernamentales y a las solicitudes para la obtención del carácter consultivo y cuestiones conexas.

## **17 EXAMEN Y REFORMA DE LA ORGANIZACIÓN, INCLUIDA LA APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS**

### **Aplicación de las Directrices de los Comités**

17.1 El Comité tomó nota de que el MEPC 67 (MSC 94/2/4) también había aprobado el proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités, aprobado por el MSC 93 (MSC 93/22, anexo 26), y de que las Directrices revisadas se habían distribuido con la signatura MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3, tras señalar que las disposiciones enmendadas serían aplicables a los documentos que se presentaran al MSC 95 y a todas las reuniones futuras de los subcomités.

### **Modificaciones que se propone introducir en IMODOCS**

17.2 El Comité tomó nota de que, tal como se había pedido en el MSC 93 (MSC 93/22, párrafo 19.8), la Secretaría (MSC 94/17) había creado una función de mejora denominada "documento rosa" en el sistema IMODOCS, que permite destacar los documentos en el sistema con un fondo de color rosa para indicar que el documento es una propuesta de enmienda a un instrumento de obligado cumplimiento de la OMI aprobado para su adopción. La función de "documento rosa" está disponible en las secciones "Cartas circulares" y "Documentos de reuniones" de IMODOCS para los documentos que contienen enmiendas aprobadas para que las adopten los Comités y los que contienen propuestas de modificación a enmiendas aprobadas.

17.3 A este respecto, el Comité, tras tomar nota de que el MEPC 67 había refrendado las medidas adoptadas por la Secretaría y de que las enmiendas consiguientes ya figuran en el párrafo 6.4 de las Directrices de los Comités (MSC 93/22, anexo 26), se mostró de acuerdo con las medidas adoptadas por la Secretaría.

### **Examen y reforma de la Organización**

17.4 El Comité, tras recordar que el MSC 92 (MSC 92/26, párrafo 23.30) había acordado estudiar las repercusiones del programa de examen y reforma en el presente periodo de sesiones, examinó el documento MSC 94/17/1 (Secretaría), en el que figura una evaluación objetiva de las repercusiones del programa de examen y reforma en la labor de la Organización y se formulan recomendaciones basadas en la experiencia adquirida hasta la fecha en lo que respecta a cuestiones del ámbito de competencia del Comité.

17.5 Tras examinar la evaluación, el Comité tomó nota de lo siguiente:

- .1 las repercusiones beneficiosas de los nuevos métodos de trabajo en la eficacia de la Organización, incluidas, entre otras, la reducción del tiempo dedicado a las reelecciones, la reducción de la labor de traducción durante las reuniones, la mayor rapidez en la tramitación de los documentos que se presentan a las reuniones de los órganos auxiliares y la reducción del tamaño de los documentos de la Secretaría;
- .2 los subcomités reestructurados habían ultimado en 2014 23 resultados (excluidos los resultados anuales y continuos) del Plan de acción de alto



nivel de la Organización correspondiente al presente bienio, teniendo en cuenta que el MSC 93 había aprobado tres resultados no previstos y había ampliado un resultado existente; y

- .3 los Subcomités NCSR y SDC siguen teniendo órdenes del día densos para sus próximos periodos de sesiones en 2015.

17.6 Tras examinar las mejores prácticas utilizadas por el NCSR 1 (MSC 94/17/1, párrafo 5), el Comité tomó nota de que los procedimientos especificados en el párrafo 6.3 de la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3 ya estaban en vigor y podían ser aplicados por el Presidente cuando lo estime apropiado.

17.7 En lo que respecta a las recomendaciones relacionadas con el orden del día denso del SDC 1 (MSC 94/17/1, párrafos 7 y 8), el Comité acordó tras observar que no se había consultado plenamente antes de la distribución del documento ni con la Presidenta del Subcomité SDC ni con el Presidente del Subcomité SSE, decidió seguir examinando, en el MSC 95, la recomendación de transferir del Subcomité SDC al Subcomité SSE las cuestiones relacionadas con el capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

17.8 Seguidamente se invitó a los Gobiernos Miembros a que presentasen en el MSC 95 observaciones y propuestas sobre la cuestión antes referida.

## **18 PROGRAMA DE TRABAJO**

### **ENMIENDAS A LOS RESULTADOS QUE CONSTITUYEN UNA TAREA CONTINUADA IDENTIFICADOS POR EL C/ES.27**

18.1 El Comité recordó que el MSC 93 había decidido examinar la petición que el Consejo, en su 27º periodo de sesiones extraordinario, formuló al MSC y al MEPC de examinar los resultados que figuran en la parte A del anexo 2 del documento C/ES.27/3, a fin de determinar si podían definirse con una mayor claridad.

18.2 Tras examinar el documento MSC 94/18/11 (Secretaría), el Comité, a reserva de que el MEPC 68 adopte la misma decisión al respecto, acordó modificar los resultados 5.3.1.1, 10.0.1.1 y 10.0.1.2, de la manera siguiente:

- .1 sustituir la descripción del resultado 5.3.1.1: "Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto", por el texto siguiente: "Medidas para armonizar las actividades y los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto a escala mundial";
- .2 sustituir la descripción del resultado 10.0.1.1: "Normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para buques tanque y graneleros", por el texto siguiente: "Normas verificadas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para buques tanque y graneleros"; y
- .3 sustituir la descripción del resultado 10.0.1.2: "Normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques, incluidas la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino", por el texto siguiente: "Examen de la elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques".

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)****Elaboración de prescripciones relativas a la seguridad del transporte de hidrógeno licuado a granel**

18.3 El Comité examinó el documento MSC 94/18/3 (Australia y Japón), en el que se propone elaborar prescripciones relativas a la seguridad del transporte de hidrógeno licuado a granel y enmendar el Código CIG, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité CCC correspondiente a 2014-2015 y en el orden del día provisional del CCC 2, un nuevo resultado no previsto titulado "Prescripciones de seguridad para el transporte de hidrógeno licuado a granel", fijando 2016 como el año de ultimación previsto.

**Examen de la regla VI/2 del Convenio SOLAS para exigir que se lleven a bordo del buque los certificados de ensayo de las cargas**

18.4 El Comité examinó el documento MSC 94/18/4 (República Popular Democrática de Corea), en el que se propone enmendar la regla VI/2 del Convenio SOLAS para exigir que se lleven a bordo del buque los certificados de ensayo de las cargas del grupo A, excepto en el caso de los buques que estén especialmente contruidos o equipados para el transporte de tales cargas, a los efectos de verificación por los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto. El Comité decidió que la propuesta constituía una carga administrativa innecesaria para la tripulación del buque, por lo que acordó no incluir el resultado propuesto en el orden del día posbienal del Comité.

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

18.5 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del CCC 2, los cuales figuran en los anexos 25 y 26, respectivamente.

18.6 En relación con el resultado que trata de las enmiendas al código IGF y la elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación (5.2.1.2), el Presidente del Subcomité CCC señaló que, en el ámbito del punto del orden del día, el Subcomité también examinaría cuestiones relacionadas con el GNL, basándose en la experiencia adquirida con el código IGF que adoptará el MSC 95, así como con los combustibles de bajo punto de inflamación distintos del GNL, los cuales deberían examinarse en la segunda fase del código IGF. El Comité refrendó este enfoque.

**SUBCOMITÉ DE FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ HTW)****Aclaración y armonización de las prescripciones del Convenio SOLAS y de los instrumentos conexos relativas a las señales de las vías de evacuación y las marcas de ubicación del equipo**

18.7 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 94/18/6 (Estados Unidos y la ISO), 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 "Revisión de las prescripciones del Convenio SOLAS y de los instrumentos conexos relativas a las señales de las vías de evacuación y las marcas de ubicación del equipo", fijando 2016 como el año de ultimación previsto, en colaboración con el Subcomité HTW, según lo solicite el Subcomité SSE.

## **Revisión de las Directrices sobre la fatiga**

18.8 El Comité examinó el documento MSC 94/18/7 (Australia y otros), en el que se propone examinar la circular MSC/Circ.1014: "Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga" y acordó incluir en el orden del día posbiental del Comité, un nuevo resultado titulado "Revisión de las Directrices sobre la fatiga", acordando asimismo que el órgano coordinador fuese el Subcomité HTW, pidiendo a este Subcomité que lo examinara de forma preliminar en su 2º periodo de sesiones en el ámbito de su actual punto del orden del día titulado "Influencia del factor humano", y lo incluyó en el orden del día del HTW 3.

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

18.9 El Comité confirmó 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 25 y 26, respectivamente.

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

### **Resultados del III 1**

18.10 El Comité recordó que, tras examinar los resultados del III 1, el MEPC 67, si bien aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del III 2, a reserva de que el MSC 94 adoptara la misma decisión al respecto, había acordado no incluir el resultado actual 1.1.1.1, "Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes" ni un nuevo resultado titulado "Examen de las recomendaciones de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas" en dicho orden del día.

18.11 El Comité acordó que el examen del informe del Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre la pesca INDNR y cuestiones conexas se mantendría en el ámbito del MSC y del MEPC, y no en el nivel de subcomité, y que el MSC lo trataría al ocuparse del resultado 1.1.1.1.

18.12 El Comité acordó que no era necesario designar un órgano coordinador para el resultado existente 5.2.1.3: "Examen de la seguridad de los buques de carga general", dado que sería el propio Comité el que actuaría como órgano coordinador.

18.13 El Comité hizo suyas las recomendaciones del NCSR 1 y del III 1 de mantener el resultado 5.1.2.2: "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar" en el orden del día posbiental del Comité, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

## **Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y orden del día provisional del III 2**

18.14 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del III 2, los cuales figuran en los anexos 25 y 26, respectivamente.

**SUBCOMITÉ DE NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ NCSR)****Modernización del SIVCE para las comunicaciones en ondas métricas**

18.15 El Comité, tras examinar el documento MSC 94/18/2 (Ucrania), en el que se propone integrar el SIVCE y la LSD en ondas métricas, y teniendo en cuenta que no se había establecido la necesidad imperiosa de la propuesta, acordó no incluir el resultado propuesto en el orden del día posbienio del Comité.

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

18.16 El Comité examinó el documento MSC 94/18/8 (Alemania y otros), en el que se propone el plan de trabajo de la Organización para la implantación armonizada y la elaboración futura de la navegación-e, así como el documento MSC 94/18/10 (Noruega), y reconociendo la importancia de la navegación-e y que la Organización debería asumir un papel preponderante, y partiendo de una propuesta de Singapur, invitó a los Gobiernos Miembros a que:

- .1 examinarán cada una de las tareas enumeradas en el plan de implantación de la estrategia con miras a reducir el número de resultados;
- .2 prepararán una justificación plena de cada resultado examinado, de conformidad con la información requerida en el anexo 3 de la resolución A.1062(28);
- .3 prepararán un plan de trabajo detallado con prioridades, que debería incluir el tiempo necesario para ultimar cada resultado; y
- .4 presentarán la información en el MSC 95 para examinarla con miras a su inclusión en el orden del día posbienio del Comité.

18.17 A este respecto, la delegación de Noruega acordó coordinar la labor con las partes interesadas y presentar una propuesta revisada para examinarla en el MSC 95.

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

18.18 El Comité recordó que, al examinar los resultados del III 1, había acordado mantener el resultado 5.1.2.2: "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar" en el orden del día posbienio del Comité, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación (véase el párrafo 18.13).

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

18.19 El Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del NCSR 2, los cuales figuran en los anexos 25 y 26, respectivamente.

---

**SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE (SUBCOMITÉ SDC)****Provisión al capitán de una herramienta informática de apoyo para calcular la estabilidad en caso de inundación**

18.20 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 94/6/1 (véase el párrafo 6.8), había acordado incluir el siguiente nuevo resultado en el orden del día posbional del Comité: "Herramientas informáticas de apoyo para el capitán por lo que respecta a la estabilidad en caso de inundación para los buques de pasaje existentes", asignando al Subcomité SDC como órgano coordinador, con miras a incluir disposiciones en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS para los buques construidos antes del 1 de enero de 2014.

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

18.21 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 25 y 26, respectivamente.

**SUBCOMITÉ DE SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ SSE)****Nuevo examen de las prescripciones relativas al punto de inflamación del combustible líquido establecidas en el Convenio SOLAS**

18.22 El Comité examinó el documento MSC 94/18/5 (Canadá y Estados Unidos), en el que se propone reducir, de 60 °C a 52 °C, el punto de inflamación mínimo admisible del combustible líquido establecido en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS, con miras a armonizarlo con los combustibles diésel para automóviles disponibles de manera generalizada, y enmendar la regla II-2/3 para definir los combustibles líquidos, además de las observaciones formuladas en el documento MSC 94/18/9 (Dinamarca). Al examinar el documento MSC 94/18/5, el Comité tomó nota de las siguientes preocupaciones manifestadas por algunas delegaciones:

- .1 el dato de los 60 °C se utiliza en diferentes instrumentos obligatorios de la OMI y por tanto era necesario proceder a evaluar cuidadosamente las consecuencias de la propuesta, con antelación a enmendar el Convenio SOLAS y otros instrumentos;
- .2 esta cuestión no puede abordarse de manera aislada, dado que las reglas que rigen los productos que se transportan como combustible han de seguir siendo coherentes con las reglas que rigen los mismos productos cuando se transportan como carga; y
- .3 además de la cuestión de la inertización de la carga, muchos de los combustibles para automóviles contienen un porcentaje de biodiesel, que cuando se transporta como carga de esteres metílicos de ácidos grasos (FAME), ya sea como producto puro o mezcla, está sujeto a las reglas del Código CIQ que rigen los productos tóxicos por lo que respecta a la disposición de las tuberías y la ventilación. Por tanto, debería participar en esta labor, por lo que respecta a los efectos para el Código CIQ, el Subcomité PPR.

18.23 Tras haber tomado nota de que hay que abordar las preocupaciones anteriores, el Comité acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité SSE para 2014-2015 y en el orden del día provisional del SSE 2, un nuevo resultado previsto sobre "Examen de las

prescripciones relativas al punto de inflamación del combustible líquido establecidas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS", fijando 2016 como fecha de ultimación prevista.

### **Aclaración y armonización de las prescripciones del Convenio SOLAS y de los instrumentos conexos relativas a las señales de las vías de evacuación y las marcas de ubicación del equipo**

18.24 El Comité examinó el documento MSC 94/18/6 (Estados Unidos y la ISO), en el que se propone aclarar y armonizar las actuales prescripciones relativas a las señales de las vías de evacuación y las marcas de ubicación del equipo que figuran en las reglas II-2/13, III/11 y III/20 del Convenio SOLAS, a fin de elaborar un nuevo capítulo del Código SSCI para este fin, y examinar los instrumentos no obligatorios conexos con miras a una posible refundición o a la introducción de las enmiendas consiguientes. Seguidamente el Comité acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité SSE correspondiente a 2014-2015 y en el orden del día provisional del SSE 2, un nuevo resultado no previsto titulado "Revisión de las prescripciones del Convenio SOLAS y de los instrumentos conexos relativas a las señales de las vías de evacuación y las marcas de ubicación del equipo", fijando 2016 como el año de ultimación previsto y con el Subcomité SSE como órgano coordinador, en colaboración con el Subcomité HTW, según lo solicite el Subcomité SSE.

### **Pruebas en servicio de los sistemas de rociadores automáticos**

18.25 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 94/20/2 (Bahamas) y MSC 94/WP.12 (véase el párrafo 8.25), había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité SSE correspondiente a 2014-2015 y en el orden del día provisional del SSE 2, un nuevo resultado no previsto titulado "Revisión de las prescripciones relativas a los sistemas de rociadores automáticos", fijando 2015 como el año de ultimación previsto.

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

18.26 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 25 y 26, respectivamente. A este respecto, el Comité autorizó al SSE 2 a que decidiese qué cuestiones urgentes deberían notificarse al MSC 95.

### ***REFRENDO DE LOS RESULTADOS***

18.27 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 examen del funcionamiento y auditoría de los centros de datos LRIT (párrafo 9.13);
- .2 prescripciones relativas a la seguridad del transporte de hidrógeno licuado a granel (párrafo 18.3);
- .3 examen de las prescripciones relativas al punto de inflamación del combustible líquido establecidas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS (párrafo 18.24);

- .4 revisión de las prescripciones del Convenio SOLAS y de los instrumentos conexos relativas a las señales de las vías de evacuación y las marcas de ubicación del equipo (párrafo 18.25); y
- .5 revisión de las prescripciones relativas a los sistemas de rociadores automáticos (párrafo 18.26).

#### **INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

18.28 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 27.

#### **ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

18.29 El Comité invitó al consejo a que tomase nota del orden del día posbienal actualizado del Comité de seguridad marítima, tal como figura en el anexo 28.

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

18.30 Al elaborar el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2016-2017, el Comité encargó a los subcomités que preparasen, en sus próximos periodos de sesiones, sus propuestas de órdenes del día bienales para el próximo bienio, a fin de examinarlos en el MSC 95, y pidió a la Secretaría que les prestara ayuda en la forma habitual, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse según los criterios SMART;\*
- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2016-2017, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2016 o 2017, según proceda, y un resultado conexo en el orden del día posbienal del Comité con el año de ultimación previsto; y
- .3 los órdenes del día bienales y los órdenes del día provisionales no deberían contener subpuntos, y los puntos incluidos en los órdenes del día provisionales deberían corresponder a los resultados que figuran en el orden del día bienal del Subcomité.

18.31 El Comité pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborara las propuestas del Comité relativas al Plan de acción de alto nivel para el próximo bienio, a fin de que las examine el MSC 95 y se presenten posteriormente en el C 114, con miras a su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y en las prioridades para el bienio 2016-2017, teniendo en cuenta que, como de costumbre, el III 2 y el CCC 2 presentarán sus propuestas de órdenes del día bienales para el próximo bienio directamente al CWGSP 14 y/o al C/ES 28, según el caso.

#### **ACTIVIDADES, PRIORIDADES Y PLAN DE SEMANAS DE REUNIÓN DE LOS COMITÉS Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES PARA EL BIENIO 2016-2017**

18.32 El Comité recordó que en el párrafo 3.5 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio

---

\* Esto es, concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos.

marino y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2) se requiere que, al término del primer año del bienio, los presidentes de los Comités presenten a sus Comités respectivos un plan conjunto que comprenda las actividades, prioridades y reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares durante el bienio siguiente para examinarlo en el año posterior, con miras a incluirlo en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

18.33 Tras tomar nota de las propuestas de semanas de reunión previstas que figuran en el documento MSC 94/18/1 (Presidentes del MSC y del MEPC), el Comité reconoció la necesidad de mantener en ocho el número de días de reunión del Comité en el próximo bienio para los periodos de sesiones celebrados en la primavera, y acordó que, a los efectos de planificación presupuestaria, deberían incluirse 21 semanas de reunión del MSC, del MEPC y de sus órganos auxiliares en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General para el bienio 2016-2017, y pidió a la Secretaría que informara de ello en el C 113, teniendo presente que la decisión final que adopte el Consejo reflejará las opiniones del MSC y del MEPC.

18.34 Seguidamente el Comité aprobó ocho días para el MSC 96 (mayo de 2016), cinco días para el MSC 97 (diciembre de 2016) y ocho días para el MSC 98 (junio de 2017), a fin de incluirlos en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General para el bienio 2016-2017, y pidió a la Secretaría que informara de ello al C 113.

#### **REUNIONES INTERPERIODOS**

18.35 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el MSC 93, en el MEPC 67 y en el actual periodo de sesiones, el Comité aprobó/confirmó, según el caso, las reuniones interperiodos siguientes e invitó al Consejo a que refrendase estas decisiones:

- .1 la 23ª reunión del Grupo E&T sobre el Código IMDG, que se celebrará en el segundo trimestre de 2015;
- .2 la 24ª reunión del Grupo E&T sobre el Código IMDG, que se celebrará directamente después del CCC 2;
- .3 la 21ª reunión del Grupo de trabajo del Subcomité PPR sobre la evaluación de la seguridad y la contaminación (Grupo ESPH), que se celebrará en septiembre/octubre de 2015, tal como lo aprobaron el MSC 93 y el MEPC 66;
- .4 una reunión del Grupo de trabajo del Subcomité PPR sobre la evaluación de la seguridad y la contaminación (Grupo ESPH), que se celebrará en 2016, tal como lo aprobó el MEPC 67;
- .5 una reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento, que se celebrará en 2015;
- .6 una reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, que se celebrará en 2015; y
- .7 la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y cuestiones conexas, que se celebrará en 2015.



---

**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y PREPARATIVOS PROPUESTOS PARA EL MSC 95****Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 95 y del MSC 96**

18.36 El Comité aceptó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 95º y 96º, las cuales figuran en el documento MSC 94/WP.10, enmendado.

**Constitución de grupos de trabajo y grupos de redacción durante el MSC 95**

18.37 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en relación con los distintos puntos del orden del día, el Comité anticipó que en su 95º periodo de sesiones podrán constituirse grupos de trabajo y grupos de redacción sobre las siguientes cuestiones:

- .1 normas basadas en objetivos;
- .2 protección marítima y LRIT;
- .3 código IGF; y
- .4 examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

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

**Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones**

18.39 El Comité tomó nota de que estaba previsto, en principio, que su 95º periodo de sesiones se celebrara del 3 al 12 de junio de 2015 y su 96º periodo de sesiones en mayo de 2016.

**19 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2015**

19.1 El Comité reeligió por unanimidad al Sr. Christian Breinholt (Dinamarca) Presidente y al Sr. M. Segar (Singapur) Vicepresidente, ambos para 2015.

**20 OTROS ASUNTOS****Prioridades temáticas para el PICT de 2016-2017**

20.1 El Comité recordó que, en su 91º periodo de sesiones, había acordado las prioridades temáticas relacionadas con la seguridad y la protección para el PICT correspondientes al bienio 2014-2015 (MSC 91/22, párrafos 14.4 a 14.9 y anexo 33).

20.2 Tras examinar el documento MSC 94/20 (Secretaría) sobre las prioridades temáticas para el PICT de 2016-2017, el Comité tomó nota de que se prevé que el Comité de cooperación técnica apruebe, en su 65º periodo de sesiones en 2015, el PICT para 2016-2017, que se elaborará a partir de una evaluación de las necesidades de los beneficiarios, el programa de trabajo de la Organización aprobado, los intereses de los socios en desarrollo, las prioridades temáticas acordadas por los Comités y las necesidades correspondientes de los países en desarrollo.

20.3 El Comité también tomó nota de que, para facilitar su labor a este respecto y teniendo en cuenta la iniciativa de examen y reforma del Secretario General con respecto a la identificación de un número limitado de prioridades temáticas por año en materia de cooperación técnica, la Secretaría había actualizado las prioridades temáticas acordadas en el MSC 91 para el PICT correspondiente al bienio 2014-2015, a fin de reflejar las peticiones cursadas por el MSC 91, el MSC 92 y el MSC 93, así como las decisiones adoptadas al respecto en dichos periodos de sesiones, y recomendó los siguientes tres temas:

- .1 protección marítima y medidas de lucha contra la piratería (prioridad 2);
- .2 Códigos IMDG e IMSBC (prioridad 5); y
- .3 seguridad de los buques pesqueros (prioridades 6 y 7),

que, dependiendo de la información contenida en el perfil marítimo nacional, se incluirían, en la medida de lo posible, en el PICT para 2016-2017.

20.4 El Comité recordó que, a raíz de las deliberaciones sobre el examen técnico de las normas GlobalReg, que estaban siendo elaboradas como una serie de reglas modelo que se usarían, según procediese, para buques pequeños no contemplados en el Convenio SOLAS, el MSC 92 había encargado al Subcomité III que asumiera la labor propuesta y que el Secretario General había indicado su disposición a explorar la provisión de recursos a través del PICT de la Organización a tal fin.

20.5 El Comité también recordó que el MSC 93 había confirmado los contenidos del proyecto de enmiendas al Código IMSBC, que deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2015, y que el Secretario General había declarado que, teniendo en cuenta el lema del Día Marítimo Mundial de 2014, "Convenios de la OMI: implantación efectiva" y a fin de mejorar el cumplimiento del Código a nivel mundial, la Secretaría elaboraría un nuevo programa de cooperación técnica dentro del marco del PICT consultando a todas las partes interesadas e implicadas en el transporte de cargas sólidas a granel y facilitaría información sobre el apoyo que podría facilitar la OMI a este respecto.

20.6 Tomando nota de lo antedicho y de que el programa de auditorías es una actividad intersectorial que abarca otras esferas del trabajo de la Organización con la participación del Consejo y otros Comités y, como tal, no es una cuestión específicamente relacionada con la seguridad marítima que debiera incluirse entre las prioridades temáticas del Comité, el Comité acordó las prioridades temáticas para el bienio 2016-2017 reflejadas en el anexo del documento MSC 94/20, y las tres prioridades temáticas para 2016 y 2017 enumeradas *supra*.

20.7 El Comité también instó a los Estados Miembros que aún no hubieran facilitado sus perfiles marítimos nacionales a hacerlo tan pronto como les sea posible en el GISIS y, a quienes ya lo hayan hecho, a actualizar dichos perfiles cuantas veces sea necesario de forma que se disponga de información correcta y actualizada.

#### **Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia (resolución A.949(23))**

20.8 Al examinar el documento MSC 94/20/1 (Islas Marshall y otros), el Comité tomó nota de que la vigésima octava Asamblea había decidido que las propuestas de examen de las enmiendas a las resoluciones deberían formularse en cumplimiento estricto del mecanismo de gestión de la carga de trabajo que figura en la resolución "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización" y de las Directrices de los Comités pertinentes y que, dado que la propuesta que figura en el documento

---

MSC 94/20/1 enmienda la resolución A.949(23), sería necesario abordarla de conformidad con las directrices citadas.

20.9 En vista de lo antedicho, el Comité invitó a los proponentes a presentar su propuesta de nuevo resultado no previsto para enmendar la resolución A.949(23): "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia" en un futuro periodo de sesiones del Comité, de conformidad con las Directrices de los Comités.

20.10 Asimismo, el Comité también examinó la opción de publicar una circular para recordar a los Gobiernos la conveniencia de tomar en consideración las directrices existentes cuando determinen y respondan a sus solicitudes de asignación de un lugar de refugio cursadas por buques necesitados de asistencia, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentasen propuestas al respecto en un periodo de sesiones futuro del Comité.

### **Invitación a copatrocinar las prescripciones de seguridad sobre la preparación y respuesta en caso de emergencia nuclear o radiológica del OIEA**

20.11 Al examinar el documento MSC 94/20/3 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) había revisado la publicación relativa a prescripciones de seguridad (nº GS-R-2) sobre la preparación y respuesta en caso de emergencia nuclear o radiológica, publicada en 2002, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la información recibida de los Estados Miembros del OIEA sobre su experiencia en la aplicación de las prescripciones antedichas, y que el proyecto de prescripciones revisadas que figura en el anexo 2 del documento MSC 94/INF.16 (Secretaría) quedaría ultimado y sería publicado por el OIEA a finales de 2014.

20.12 El Comité también tomó nota de que la Secretaría de la OMI ha aportado un punto de vista marítimo a las deliberaciones mediante su participación en reuniones del Comité Interinstitucional sobre Emergencias Radiológicas y Nucleares (IACRNE), y que el OIEA ha invitado oficialmente a la OMI a copatrocinar nominalmente la publicación, con ninguna consecuencia financiera para la Organización.

20.13 En virtud del acuerdo de la Organización con el OIEA, el Comité acordó aceptar la invitación del OIEA para que la OMI copatrocine las prescripciones de seguridad del OIEA, y pidió a la Secretaría que continúe participando en el IACRNE y manteniendo al Comité informado de cualquier avance significativo.

### **Enfermedad por el virus del Ebola**

20.14 Manifestando su inquietud en relación con las novedades relativas al avance de la enfermedad por el virus del Ebola, el Comité tomó nota con agradecimiento de los esfuerzos del Secretario General y la Secretaría, junto con el sector y la Organización Mundial de la Salud, de facilitar asesoramiento, información y orientaciones al sector marítimo basándose en el asesoramiento de la OMS, como se indica en el documento MSC 94/20/4 (Secretaría). El Comité también tomó nota de algunas de las dificultades que están surgiendo en relación con los retrasos en los puertos, las inspecciones adicionales, etc., y, muy especialmente, la falta de cuidados médicos para gente de mar enferma a bordo de buques que hayan atracado en puertos de zonas afectadas por la enfermedad por el virus del Ebola.

20.15 El Comité también tomó nota, con agradecimiento, de la información facilitada por la OMS y la CLIA (MSC 94/INF.17).

20.16 El Comité también tomó nota de la necesidad, manifestada por la delegación de Malta, de garantizar que se abordan adecuadamente las cuestiones relativas a la protección de la salud de quienes lleven a cabo operaciones de búsqueda y salvamento, tanto el personal específico de búsqueda y salvamento como el personal de los buques mercantes llamados a socorrer a personas en peligro en el mar – y los aspectos legales del caso. A este respecto, la delegación observadora de la ICS señaló que está reelaborando sus propias orientaciones basándose en la labor llevada a cabo por Noruega y con respecto a los migrantes rescatados en el mar, en las que se abordan las enfermedades infecciosas, incluida, entre otras, la enfermedad por el virus del Ebola.

### **Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)**

20.17 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 94/INF.2 (Secretaría) sobre el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), en particular, con respecto a:

- .1 un nuevo módulo sobre las prescripciones de notificación que determine si un módulo del GISIS puede utilizarse para cumplir la obligación de un Estado Miembro y permita el seguimiento de las actividades de notificación de los propios Estados Miembros; y
- .2 un nuevo módulo de reconocimiento y certificación que permita a los Estados Miembros cumplir las prescripciones de notificación sobre exenciones y equivalencias concedidas a buques concretos, así como la carga en el sistema de modelos de certificados.

### **Cuestiones relativas a la calidad del fueloil**

20.18 El Comité recordó que el MSC 93 había mantenido amplias deliberaciones sobre los combustibles marinos "que no cumplen las especificaciones" e invitó a los Gobiernos y organizaciones internacionales a presentar propuestas al MSC 94, que se examinarían conjuntamente con los resultados del MEPC 67 a este respecto, con miras a la elaboración de una solución concreta.

20.19 El Comité tomó nota de que el MEPC 67 había decidido constituir un grupo de trabajo por correspondencia para elaborar un proyecto de orientaciones sobre la calidad del fueloil, examinar la idoneidad del marco normativo vigente y presentar un informe en el MEPC 68.

20.20 El Comité también tomó nota de que Singapur había presentado el documento MSC 94/INF.8 a este respecto, y acordó remitir dicho documento al Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC, como pidió el MEPC 67 (MSC 94/2/4, párrafo 2.1), para examinarlo en profundidad. El Comité también tomó nota de que la ICS y la IPTA habían presentado el documento MSC 93/INF.8 sobre la misma cuestión y acordó remitir ese documento al Grupo de trabajo por correspondencia.

20.21 El Comité finalizó sus deliberaciones animando a los delegados en el MSC a que participasen en el Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC a fin de garantizar que en la labor que desarrolle el Grupo se tomaban en consideración las cuestiones relativas a la seguridad.

### **Expresiones de agradecimiento**

20.22 El Comité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que recientemente habían cesado en sus funciones, se habían jubilado o se habían

trasladado a otros puestos, o estaban a punto de hacerlo, por su valiosa contribución a la labor del Comité y les deseó una larga y feliz jubilación o, según el caso, el mayor éxito en el desempeño de sus nuevas funciones:

- Sr. Randy Eberly (Estados Unidos) (jubilación)
- Sr. Kurt Heinz (Estados Unidos) (jubilación)
- Sr. Leigh Mazany (Canadá) (traslado)
- Sr. Esteban Pacha (IMSO) (jubilación)
- Sr. Gary Andrew Prosser (IALA) (traslado)
- Sr. Ted Thompson (CLIA) (jubilación)

## **21 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI**

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

- .1 tomar nota de la adopción por el Comité del nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS 1974 y de las disposiciones relacionadas con la seguridad del nuevo Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2017 (párrafos 3.61, 3.64 y 3.65 y anexos 6 y 7);
- .2 adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo (párrafo 9.17 y anexo 17); y
- .3 tomar nota de que se ha autorizado al III 2, que se reunirá después del MSC 95, a informar directamente a la A 29 de los resultados de su labor sobre cuestiones que exigirían la adopción de proyectos de resolución de la Asamblea (párrafo 10.22).

21.2 Se invita al Consejo, en su 113º periodo de sesiones, a que tenga a bien:

- .1 examinar el informe del 94º 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, a la Asamblea en su vigésimo noveno periodo de sesiones (párrafo 1.1);
- .2 tomar nota de la adopción por el Comité de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y de un código obligatorio así como de resoluciones conexas, y de la aprobación/adopción de instrumentos no obligatorios (párrafos 3.51 a 3.57);
- .3 tomar nota de la adopción por el Comité del nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS 1974 y de las disposiciones relacionadas con la seguridad del nuevo Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2017 (párrafos 3.61, 3.64 y 3.65 y anexos 6 y 7);

- .4 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre cuestiones relacionadas con la protección marítima y, en particular, la labor en curso relativa a la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima y las deliberaciones sobre las medidas para incrementar la ciberseguridad marítima (párrafos 4.1 a 4.10);
- .5 tomar nota de los progresos realizados en la implantación de las auditorías de verificación de las GBS, en particular, de la constitución de cinco equipos de auditoría y de que las auditorías de verificación de las 13 OR se iniciaron a finales de julio de 2014 (párrafo 5.3);
- .6 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje y, en particular, la aprobación de un nuevo resultado no previsto sobre la provisión al capitán de una herramienta informática de apoyo por lo que respecta a la estabilidad en caso de inundación y la inclusión de nuevos puntos en el plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje (párrafos 6.1 a 6.16);
- .7 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre cuestiones relacionadas con los resultados del NCSR 1 y, en particular, la aprobación de la inclusión de un nuevo punto en el orden del día del MSC 95 sobre "Examen del funcionamiento y auditoría de los centros de datos LRIT", los avances realizados en relación con los sistemas y tecnologías de las radiocomunicaciones marítimas, y la aprobación del plan de implantación de la estrategia de navegación-e (SIP) (párrafos 9.8 a 9.43 y anexo 17);
- .8 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre cuestiones relacionadas con los resultados del III 1 y, en particular, sobre los asuntos relacionados con la preparación de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y cuestiones conexas (párrafos 10.1 a 10.28);
- .9 tomar nota de que las tres organizaciones de las Naciones Unidas habían aprobado el Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU) y el material informativo conexo, que se distribuirán mediante las circulares MSC.1/Circ.1497 y MSC.1/Circ.1498, respectivamente, y estarán a disposición en el sitio de la CEPE-Naciones Unidas en la Red (párrafos 11.5 a 11.7);
- .10 tomar nota de la aprobación del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y a los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al mismo (para conferir carácter obligatorio al código IGF), para que se distribuya de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción por el MSC 95 junto con el código IGF (párrafos 11.57 y 11.58 y anexos 19 a 21);
- .11 tomar nota de la aprobación, en principio, del proyecto de código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (código IGF), para que lo examine el MSC 95 con miras a su adopción junto con las enmiendas conexas al Convenio SOLAS y a los Protocolos (párrafos 11.59 y 11.60 y anexo 22);

- 
- .12 tomar nota de que el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3), a reserva de que el MEPC 68 también lo apruebe, para su distribución como circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4 (párrafos 13.12 a 13.15 y anexo 23);
  - .13 tomar nota de la decisión adoptada en relación con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (párrafos 14.1 a 14.23);
  - .14 tomar nota de las decisiones adoptadas en relación con la notificación y distribución mediante GISIS para las prescripciones de notificación en virtud de los instrumentos de obligado cumplimiento, de que se ha añadido una nueva sección en IMODOCS para los proyectos de enmienda a los instrumentos de obligado cumplimiento acordados por los órganos de la OMI con miras a su adopción, y de la evaluación de las repercusiones de la iniciativa de examen y reforma de la labor del Comité (párrafos 15.3 y 17.2 a 17.8);
  - .15 tomar nota de que el Comité aprobó las "Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1500) y encargó a sus órganos auxiliares que empezaran a utilizar las Orientaciones inmediatamente (párrafo 15.11);
  - .16 tomar nota de la aprobación de enmiendas a los resultados que constituyen una tarea continuada identificados por el C/ES.27 (párrafos 18.1 y 18.2);
  - .17 refrendar los resultados no previstos acordados en el periodo de sesiones para su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2016-2017 (párrafo 18.27);
  - .18 tomar nota del informe sobre la marcha de la labor bienal del Comité de seguridad marítima (párrafo 18.28 y anexo 27);
  - .19 tomar nota del orden del día posbienal actualizado del Comité de seguridad marítima (párrafo 18.29 y anexo 28);
  - .20 tomar nota de que se han propuesto 21 semanas de reunión para el próximo bienio, para su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General para el bienio 2016-2017 (párrafo 18.33);
  - .21 por lo que respecta al número de días de reunión del MSC, tomar nota de que el Comité aprobó ocho días para el MSC 96 (mayo de 2016), cinco días para el MSC 97 (diciembre de 2016) y ocho días para el MSC 98 (junio de 2017), para su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General para el bienio 2016-2017 (párrafo 18.34);
  - .22 refrendar las reuniones interperiodos aprobadas para 2015 y 2016 (párrafo 18.35); y
  - .23 tomar nota de que el Comité se mostró de acuerdo con las prioridades temáticas relativas a la seguridad y la protección para el PICT del bienio 2016-2017 (párrafos 20.1 a 20.7).

21.3 Se invita al Comité de protección del medio marino, en su 68º periodo de sesiones, a:

- .1 tomar nota de la adopción del nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS y de las disposiciones relacionadas con la seguridad del nuevo Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2017, y adoptar las medidas correspondientes para armonizar las disposiciones relacionadas con el medio ambiente de las enmiendas conexas al Convenio MARPOL y el nuevo Código polar (párrafos 3.19 a 3.42, 3.58 y 3.67 y anexos 6 y 7);
- .2 tomar nota de que el proyecto de directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS se había remitido al HTW 2 para que lo examinase en relación con su punto del orden del día titulado "Influencia del factor humano", con miras a su aprobación por el MEPC 68 y el MSC 95 (párrafo 10.12);
- .3 tomar nota de que el MSC 95 examinará el proyecto de enmiendas al Código IMSBC relativo a las sustancias perjudiciales para el medio marino, teniendo en cuenta el asesoramiento del MEPC 68 (párrafo 11.3);
- .4 tomar nota de la aprobación del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y a los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al mismo (para conferir carácter obligatorio al código IGF), con miras a su adopción por el MSC 95 junto con el código IGF (párrafos 11.57 y 11.58 y anexos 19 a 21);
- .5 tomar nota de la aprobación, en principio, del proyecto de código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (código IGF), para que lo examine el MSC 95 con miras a su adopción junto con las enmiendas conexas al Convenio SOLAS y a los Protocolos (párrafos 11.59 y 11.60 y anexo 22);
- .6 tomar nota de que el Comité aprobó las "Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexas de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1500) y encargó a sus órganos auxiliares que empezaran a utilizar las Orientaciones inmediatamente (párrafo 15.11);
- .7 aprobar el proyecto de enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3), para su distribución como circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4 (párrafos 13.12 a 13.15 y anexo 23);
- .8 aprobar el proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC-MEPC.2/Circ.12), para su distribución como circular MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1 (párrafo 13.17 y anexo 24);
- .9 aprobar las enmiendas a los resultados que constituyen una tarea continuada identificados por el C/ES.27 (párrafos 18.1 y 18.2);



- 
- .10 tomar nota de que se han propuesto 21 semanas de reuniones para el próximo bienio, para su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General para el bienio 2016-2017 (párrafo 18.33);
- .11 tomar nota de que se ha aprobado también la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre la evaluación de la seguridad y la contaminación (ESPH) del Subcomité PPR para que se celebre en 2015 y en 2016 (párrafo 20.28.5); y
- .12 tomar nota de que los documentos MSC 93/INF.8 y MSC 94/INF.8 relativos a las cuestiones de calidad del fueloil se han remitido al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la calidad del fueloil del MEPC y de que el Comité invitó a las delegaciones interesadas a que participaran en el Grupo a fin de garantizar que se tienen en cuenta las consideraciones relativas a la seguridad (párrafos 20.20 y 20.21).
- 21.4 Se invitó al Comité de cooperación técnica, en su 65º periodo de sesiones, a:
- .1 examinar las actividades de asistencia técnica actuales teniendo en cuenta la opinión del Subcomité III de que dicho examen sería necesario en la etapa actual, al menos en las esferas de delegación de autoridad, incluido el establecimiento de los programas necesarios de supervisión de las organizaciones reconocidas (párrafo 10.20);
- .2 tomar nota de los resultados de las cuestiones relacionadas con la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas (párrafos 12.1 a 12.4); y
- .3 tomar nota de que el Comité se mostró de acuerdo con las prioridades temáticas relativas a la seguridad y la protección para el PICT para el bienio 2016-2017 (párrafos 20.1 a 20.7).
- 21.5 Se invitó al Comité de facilitación, en su 40º periodo de sesiones, a:
- .1 tomar nota de las decisiones adoptadas sobre cuestiones relativas a la preparación del proyecto de orientaciones sobre la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima (párrafos 4.1 y 4.2);
- .2 tomar nota de las decisiones adoptadas en relación con las medidas para incrementar la ciberseguridad marítima (párrafos 4.3 a 4.7);
- .3 en relación con la utilización de certificados electrónicos, tomar nota de que se ha encargado al III 2 que examine la posibilidad de enmendar la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques de modo que refleje las disposiciones de las "Directrices para el uso de certificados electrónicos" (párrafos 10.3 a 10.5);
- .4 tomar nota de que se ha encargado al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que, en su 23ª reunión, examine la propuesta sobre la información exigida en el manifiesto de mercancías peligrosas y el formulario FAL 7 (FAL 39/4, anexo 2) e informe de sus resultados al CCC 2, que a su vez informará al FAL 40 en consecuencia (párrafo 11.9);

- .5 tomar nota de que el Comité ha aprobado las modificaciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3), a reserva de que el MEPC 68 también las apruebe, para que se distribuyan como circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4 (párrafos 13.12 a 13.15 y anexo 23); y
- .6 tomar nota de las decisiones adoptadas en relación con la notificación y distribución mediante GISIS para las prescripciones de notificación obligatorias, y de que se ha añadido una nueva sección en IMODOCS para los proyectos de enmienda a los instrumentos de obligado cumplimiento acordados por los órganos de la OMI con miras a su adopción (párrafos 15.3, 17.2 y 17.3).

(Los anexos se publicarán en adiciones al presente documento)

---