

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
96º periodo de sesiones  
Punto 25 del orden del día

MSC 96/WP.1  
20 mayo 2016  
Original: INGLÉS

**ADVERTENCIA**

En la fecha de su publicación, el presente documento todavía debe ser examinado, en su totalidad o en parte, por el órgano de la OMI al que se presenta. Por consiguiente, su contenido está sujeto a aprobación y a las enmiendas de fondo o de redacción que puedan acordarse después de esa fecha.

**PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
CORRESPONDIENTE A SU 96º PERIODO DE SESIONES**

**1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**

1.1 El Comité de seguridad marítima celebró su 96º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 11 al 20 de mayo de 2016, bajo la presidencia del Sr. Brad Groves (Australia). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, el Sr. Juan Carlos Cubisino (Argentina).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Miembros y de Miembros Asociados; representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas; observadores de organizaciones intergubernamentales que han concluido acuerdos de cooperación; y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en la lista del documento MSC 96/INF.1.

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

**Discurso de apertura del Secretario General**

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

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

### **Observaciones del Presidente**

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por su discurso de apertura e indicó que sus consejos y peticiones 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 96/1) y acordó guiarse en su labor por el calendario provisional (MSC 96/1/2) teniendo en cuenta que estaba sujeto a ajustes y a los avances logrados en cada jornada. El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados dentro de cada uno de sus puntos, figuran en el documento MSC 96/INF.[...].

### **Poderes**

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

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

### **Resultados del C 114, C 115, C/ES.28, A 29, TC 65, FAL 40 y MEPC 69**

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el C 114, C 115 y C/ES.28 (MSC 96/2), A 29 (MSC 96/2/1), TC 65 (MSC 96/2/2), FAL 40 (MSC 96/2/3) y MEPC 69 (MSC 96/2/4), y adoptó las medidas oportunas al tratar los puntos correspondientes 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 examinasen y adoptasen propuestas de enmienda a:

- .1 los capítulos II-2 y III del anexo del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio;
- .2 el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla II-2/3.22 del Convenio;
- .3 el Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla II-1/2.27 del Convenio;
- .4 el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2001), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla XI-1/2 del Convenio; y
- .5 el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla VII/1.1 del Convenio.

3.2 Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado, estuvieron presentes más de un tercio 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 a los códigos de obligado cumplimiento en virtud del Convenio se distribuyeron entre todos los Miembros de la OMI y los Gobiernos Contratantes del Convenio, mediante las circulares n<sup>os</sup> 3405 de 30 de septiembre de 2013, 3555 de 21 de agosto de 2015 y 3598 de 5 de noviembre de 2015.

3.3 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de líneas de carga de 1988), a que examinasen y adoptasen las propuestas de enmienda al Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008), enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988 y la regla 3 16) del anexo I del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de líneas de carga de 1988, enmendado. Durante el examen y adopción de dichas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2 c) y 2 d) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, se distribuyeron las propuestas de enmienda al Código IS 2008 entre todos los Miembros de la OMI y las Partes en el Protocolo mediante la circular nº 3599 de 22 de octubre de 2015.

3.4 Se invitó a las Partes en el Convenio de formación 1978 a que participasen en el examen y la adopción de las propuestas de enmienda a los capítulos I y V del Convenio de formación 1978, enmendado, a los capítulos I y V de la parte A del Código de formación, y al capítulo I de la parte B del Código de formación. Durante el examen y adopción de las referidas enmiendas por el Comité de seguridad marítima ampliado estuvieron presentes más de un tercio del total de las Partes en el Convenio de formación 1978, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1 a) iv) y en la regla I/1.2.3 del Convenio. De conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) i) del Convenio, las propuestas de enmienda al Convenio de formación 1978 y a las partes A y B del Código de formación se distribuyeron entre todos los Miembros de la OMI y las Partes en el Convenio, mediante la circular nº 3556 de 28 de julio de 2015.

3.5 También se invitó al Comité a que examinase y:

- .1 adoptase el proyecto de resolución MSC: "Enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009" (Código MODU 2009) (resolución A.1023(26));
- .2 aprobase el proyecto de circular MSC: "Directrices sobre las disposiciones refundidas de la OMI para el transporte sin riesgos por mar de mercancías peligrosas en bultos";

- 
- .3 aprobase el proyecto de circular MSC: "Enmiendas a los Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas" (MSC.1/Circ.1442);
  - .4 aprobase el proyecto de circular MSC: "Enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm)" (MSC/Circ.1025, enmendada);
  - .5 aprobase el proyecto de circular MSC: "Implantación temprana del nuevo capítulo 17 del Código SSCI"; y
  - .6 aprobase el proyecto de circular MSC: "Enmiendas a la Recomendación sobre las zonas de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje de transbordo rodado" (MSC/Circ.895).

**PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974; PROPUESTA DE NUEVO CAPÍTULO 17 PARA EL CÓDIGO SSCI; Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN MSC TITULADA "PRESCRIPCIONES SOBRE MANTENIMIENTO, EXAMEN MINUCIOSO, PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO, PUESTA A PUNTO Y REPARACIONES DE LOS BOTES SALVAVIDAS Y LOS BOTES DE RESCATE, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y APAREJOS DE SUELTA"**

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

***Parte D – Evacuación – Regla 13 – Medios de evacuación***

3.6 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS sobre el análisis de la evacuación (MSC 96/3, anexo 1; y MSC 96/WP.5, anexo 1), se había elaborado en el SDC 2 y había sido aprobado por el MSC 95.

3.7 El Comité también recordó que el SDC 2 había tomado nota de que el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS por el que se confiere obligatoriedad al análisis de la evacuación, debería aplicarse a los buques de pasaje de transbordo rodado construidos en la fecha en que se aplique la regla II-2/13.7.4 o posteriormente, y a otros buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros y que se hayan construido en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas o posteriormente. A este respecto, el Comité examinó el proyecto de regla II-2/13.3.2.7.1.1 del Convenio SOLAS, en el que figuran corchetes para enmarcar el espacio correspondiente a la fecha de construcción de los buques de pasaje de transbordo rodado (es decir [DD/MM/AA]).

3.8 A este respecto, el Comité tomó nota de que las prescripciones de:

- .1 el proyecto de regla II-2/13.3.2.7 del Convenio SOLAS sobre el análisis de la evacuación;
- .2 la regla II-2/28-1.3 anterior del Convenio SOLAS sobre las prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente (adoptada mediante la resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar); y
- .3 la regla II-2/13.7.4 del Convenio SOLAS sobre el análisis de la evacuación (adoptada mediante la resolución MSC.99(73) con fecha de entrada en vigor el 1 de julio de 2002), que sustituyó a la regla II-2/28-1.3 del Convenio SOLAS, tras una revisión general del capítulo II-2 del Convenio SOLAS,

eran idénticas en lo referido a la evaluación de las vías de escape en los buques de pasaje de transbordo rodado mediante el análisis de la evacuación. Por consiguiente, el Comité acordó sustituir el lugar de la fecha en el proyecto de regla II-2/13.3.2.7.1.1 del Convenio SOLAS por la fecha "1 de julio de 1999" y suprimir los corchetes.

3.9 Tras la citada decisión y tras haber examinado las observaciones del observador de la IACS respecto de los buques de pasaje de transbordo rodado que ya han sido objeto de un análisis de la evacuación, el Comité coincidió en que los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, y antes de la fecha de entrada en vigor de las propuestas de enmienda a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS, que ya han sido evaluados, no necesitaban volver a ser evaluados. A este respecto, el Comité dio instrucciones al Grupo de redacción para que se asegurase de que el proyecto de regla II-2/13.3.2.7 del Convenio SOLAS era correcto en ese sentido.

3.10 El Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS que figura en el anexo 1 del documento MSC 96/WP.5, a reserva de las modificaciones que se indica en los párrafos 3.8 y 3.9 anteriores y de posibles mejoras de redacción.

**Parte G – Prescripciones especiales – Regla 18 – Instalaciones para helicópteros**

**Proyecto correspondiente de nuevo capítulo 17 para el Código SSCI**

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

3.12 El Comité recordó también que, en relación con el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, el SSE 2 había elaborado un proyecto de nuevo capítulo 17 para el Código SSCI, para que lo aprobase el MSC 95, con miras a su adopción posterior por el MSC 96. Como resultado de la decisión de elaborar un proyecto de nuevo capítulo 17 para el Código SSCI, el SSE 2 había pedido al MSC 95 que examinase la modificación consiguiente del proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, con miras a su adopción por el MSC 96, junto con la adopción del nuevo capítulo 17 del Código SSCI.

3.13 El Comité recordó además que el MSC 95 había aprobado el proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI (MSC 96/3, anexo 3), y, después de haber examinado la modificación consiguiente del proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS aprobada en el MSC 92 (MSC 96/3, anexo 1), acordó seguir examinando dicho proyecto en el MSC 96, con miras a su adopción junto con el nuevo capítulo 17 del Código SSCI.

3.14 Se presentó al Comité para que lo examinara el documento MSC 96/3/5 (IACS), en el que se proponen las modificaciones siguientes del proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS y el proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI:

- .1 teniendo presente la definición actual de helicubierta de la regla II-2/3.26 del Convenio SOLAS y la definición distinta del mismo término que se propone incluir en el párrafo 17.2.5 del Código SSCI, la IACS considera que debe revisarse esta última para que haga referencia a la definición de la regla II-2/3.26 del Convenio SOLAS;
- .2 el texto del párrafo 17.2.4 del Código SSCI, en el cual se propone una definición de la "zona de aterrizaje para helicópteros", debería insertarse en

la regla II-2/3 del Convenio SOLAS, y en el párrafo 17.2.4 se debería hacer referencia a dicha definición del Convenio SOLAS;

- .3 el texto del párrafo 17.2.10 del Código SSCI, en el cual se propone una definición de la "zona de carga y descarga con chigre", debería insertarse en la regla II-2/3 del Convenio SOLAS, puesto que, como se explica en el párrafo 3.14.4 a continuación, el párrafo 17.3.5 del Código SSCI relativo a las zonas de carga y descarga con chigre debería suprimirse y, por tanto, la definición de "zona de carga y descarga con chigre" del Código SSCI no es necesaria;
- .4 la especificación relativa a las zonas de carga y descarga con chigre, propuesta en el párrafo 17.3.5 del Código SSCI (en el cual se hace una simple referencia a la regla II-2/18.2.2 del Convenio SOLAS) parece innecesaria y debería suprimirse; y
- .5 no obstante el título y la declaración de aplicación ("El presente capítulo establece las especificaciones relativas a los dispositivos de lucha contra incendios a base de espuma para la protección de las instalaciones para helicópteros, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio") del capítulo 17 del Código SSCI propuesto, éste incluye las especificaciones relativas a los dispositivos de lucha contra incendios a base de espuma para la protección de las "helicubiertas" y "zonas de aterrizaje para helicópteros", pero no contempla las "instalaciones de reabastecimiento y los hangares" (los cuales, según la definición de una "instalación para helicópteros" de la regla II-2/3.27 del Convenio SOLAS, están separados de la "helicubierta"). Partiendo del entendimiento de que el capítulo 17 del Código SSCI propuesto solamente se aplica a las helicubiertas y zonas de aterrizaje para helicópteros, el término "instalaciones para helicópteros" del párrafo 17.1 del Código SSCI debería cambiarse por "helicubiertas y zonas de aterrizaje para helicópteros", a fin de aclarar el ámbito de aplicación de este capítulo.

3.15 Tras debatir al respecto, el Comité tomó nota del apoyo general a las modificaciones que se proponen en el citado documento.



3.16 Posteriormente, el Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS y al proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI que figuran en los anexos 1 y 3 del documento MSC 96/WP.5, respectivamente, a reserva de las modificaciones propuestas en el documento MSC 96/3/5 (IACS) y las posibles mejoras de redacción.

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

### ***Parte A – Generalidades – Regla 3 – Definiciones***

### ***Parte B – Prescripciones relativas a los buques y a los dispositivos de salvamento – Regla 20 – Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección***

### ***Proyecto correspondiente de resolución MSC titulada "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta"***

3.17 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS se había elaborado en el DE 57, y había sido aprobado por el MSC 92 y distribuido entre todos los Miembros de la OMI y Gobiernos Contratantes del Convenio, mediante la circular nº 3405, de 30 de septiembre de 2013. El MSC 92 también aprobó el proyecto de resolución MSC titulada "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta", que se adoptará junto con el proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS.

3.18 El Comité también recordó, en la fase de adopción, el MSC 93, tras haber tomado nota de que existían algunas incongruencias entre las prescripciones del proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 y el proyecto de resolución MSC titulado "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta", había decidido remitir los proyectos antes dichos al SSE 2 para que los siguiese examinando.

3.19 El Comité recordó asimismo que, a raíz de la solicitud del SSE 2 de que se presentasen instrucciones claras respecto de quién puede llevar a cabo exámenes anuales y pruebas de funcionamiento quinquenales, el MSC 95 había acordado que basándose en la experiencia práctica de las circulares MSC.1/Circ.1206/Rev.1 y MSC.1/Circ.1277, que tratan

de la aplicación, el examen minucioso anual debería estar a cargo del fabricante o de un proveedor de servicios autorizado por la Administración, dándose por entendido que el proveedor de servicios puede ser una entidad distinta del fabricante (por ejemplo, un operador que cumpla los criterios pertinentes). Asimismo, el MSC 95, al deliberar respecto de si el Subcomité está autorizado para proponer nuevas enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, mientras se ultima el proyecto de resolución MSC titulado "Prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta", había refrendado en principio la sugerencia de que las reglas del Convenio SOLAS deberían responder a las preguntas "¿qué debe hacerse?" y "¿quién debe hacerlo?", y que el proyecto de resolución MSC debería responder a las preguntas "¿cómo debe hacerse?" y "¿quién debe hacerlo?"; y había acordado que deberían seguir examinándose las reglas III/20 y III/36 del Convenio SOLAS, y las "Directrices para la elaboración de manuales de funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de botes salvavidas" (MSC.1/Circ.1205), para mantener la coherencia, pero sin introducir ninguna enmienda que no esté relacionada concretamente con esta cuestión.

3.20 El Comité recordó que el SSE 3 había refrendado el proyecto modificado de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS (SSE 3/16, anexo 2; y MSC 96/WP.5, anexo 1), para su adopción junto con la adopción del proyecto modificado de resolución titulado "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta" (SSE 3/16, anexo 3; y MSC 96/WP.5, anexo 8).

3.21 Durante el examen del proyecto de resolución MSC titulado "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta", y el proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS, modificado y refrendado por el SSE 3, el Comité, teniendo en cuenta que el término "fabricante" está definido en el proyecto de Prescripciones, acordó por coherencia encargar al Grupo de redacción que, en el anexo del proyecto de resolución MSC, siempre que aparezcan las palabras "fabricante del equipo" se sustituyan por la palabra "fabricante". El Comité acordó también sustituir las palabras "de ser posible" en el párrafo 6.2.10 del anexo del proyecto de resolución MSC por las palabras "cuando la estructura permita volver a inspeccionar".

---

3.22 Al examinar las observaciones formuladas por el observador de la IACS sobre la falta de claridad del párrafo 3.2 del anexo del citado proyecto de resolución MSC sobre la necesidad o no de que los fabricantes estén autorizados por las Administraciones a efectuar un examen minucioso, prueba de funcionamiento, reparación y puesta a punto del equipo, el Comité tomó nota de las opiniones siguientes expresadas al respecto:

- .1 el fabricante del equipo original no necesita ser autorizado siempre que se ocupe del mantenimiento de su propio equipo;
- .2 el fabricante del equipo original se considera proveedor de servicio y necesita ser autorizado cuando se ocupe del mantenimiento de equipo que no sea el propio;
- .3 aunque no se debatiese en el SSE 3, los fabricantes de equipo con acuerdos de concesión de licencias de los fabricantes del equipo original que sigan existiendo se podrán considerar fabricantes, siempre que hayan asumido la responsabilidad jurídica y legítima de ese equipo; y
- .4 el párrafo 3.2 del anexo del proyecto de resolución MSC titulado "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta" es claro, pero se podría proporcionar información adicional en una nota a pie de página, en caso necesario.

3.23 Tras haber examinado las opiniones anteriores, el Comité acordó que en el párrafo 3.2 del anexo del proyecto de resolución MSC titulado "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta" se trataba con claridad la cuestión de la autorización de los fabricantes sin necesidad de modificaciones, ni de nota a pie de página.

3.24 Seguidamente, el Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS y del proyecto de resolución MSC titulado "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de

puesta a flote y aparejos de suelta", que figuran en los anexo 1 y 8 respectivamente del documento MSC 96/WP.5, a reserva de las modificaciones que se indican en el párrafo 3.21 y de posibles mejoras de redacción.

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

3.25 Tras haber tomado nota de que, de conformidad con las "Orientaciones sobre la entrada en vigor de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1481), el primer ciclo de cuatro años empezó el 1 de enero de 2016 con la fecha de entrada en vigor correspondiente de 1 de enero de 2020, el Comité acordó que las enmiendas a los capítulos II-2 y III del Convenio SOLAS, cuya adopción se propone en el presente periodo de sesiones, se deberían considerar aceptadas el 1 de julio de 2019 y entrar en vigor el 1 de enero de 2020.

3.26 Respecto del nuevo capítulo 17 del Código SSCI relacionado con las enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, el Comité acordó que debería entrar en vigor también el 1 de enero de 2020, que es la fecha de entrada en vigor de las correspondientes enmiendas al Convenio SOLAS.

3.27 Del mismo modo, el Comité acordó que las "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta", asociadas a las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, deberían tener efecto en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas correspondientes al Convenio SOLAS (es decir, el 1 de enero de 2020).

### **PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO SSCI, AL CÓDIGO ESP 2011 Y AL CÓDIGO IMDG, DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO CON ARREGLO AL CONVENIO SOLAS 1974**

#### **Propuestas de enmienda al Código SSCI**

3.28 Tras haber examinado el proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI junto con el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS (véanse los párrafos 3.[...] a 3.[...]), el Comité procedió a examinar el proyecto de enmiendas al capítulo 8 del Código SSCI (MSC 96/3, anexo 3 y MSC 96/WP.5, anexo 3), elaborado en el SSE 2 y aprobado por el MSC 95.

3.29 El Comité convino en la propuesta formulada por la delegación de las Bahamas de sustituir las palabras "los rociadores se corroan internamente y se obstruyan" del proyecto de párrafo 2.4.1.2 del capítulo 8 del Código SSCI, por las palabras "los rociadores se corroan internamente y se obstruyan, o se produzca un bloqueo derivado de productos de naturaleza corrosiva o de minerales oxidantes", para llamar la atención sobre el hecho de que los efectos de los depósitos de los minerales oxidantes que genera una solución son tan importantes como los efectos de la corrosión.

3.30 Tras haber tomado nota de que no había ninguna otra observación sobre las propuestas de enmienda al capítulo 8 del Código SSCI que figuran en el anexo 3 del documento MSC 96/WP.5, el Comité confirmó su contenido, a reserva de la modificación indicada en el párrafo 3.29 anterior y de posibles mejoras de redacción.

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

3.31 El Comité acordó que las citadas enmiendas al Código SSCI, cuya adopción se ha propuesto para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2019 y entrar en vigor el 1 de enero de 2020.

#### **Propuestas de enmienda al Código ESP 2011**

3.32 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011 (MSC 96/3, anexo 2 y MSC 96/WP.5, anexo 2) había sido elaborado en el SDC 2 y aprobado por el MSC 95.

3.33 Tras haber tomado nota de que no se había presentado ninguna observación sobre las propuestas de enmienda al Código ESP 2011, el Comité confirmó su contenido, recogido en el anexo 2 del MSC 96/WP.5, a reserva de posibles mejoras de redacción.

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

3.34 Tras recordar que el Código ESP 2011 se actualiza regularmente para ajustarse a las prescripciones unificadas de la serie Z10 de la IACS, el Comité decidió que el ciclo de cuatro años para el entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos correspondientes de obligado cumplimiento no deberían observarse en el caso del Código ESP 2011 y, concretamente, la fecha de entrada en vigor del proyecto de enmiendas al Código ESP 2011 debería ser la fecha más temprana permitida (es

decir, 18 meses después de su adopción por la mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de seguridad marítima ampliado).

3.35 Por consiguiente, el Comité acordó que las enmiendas al Código ESP 2011, cuya adopción se propone para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2017 y entrar en vigor el 1 de enero de 2018.

### **Propuestas de enmienda al Código IMDG**

3.36 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas al Código IMDG había sido acordado en el CCC 2 y ultimado por el E&T 24, y el proyecto de texto completo del Código IMDG, con el proyecto de enmiendas ultimado por el E&T 24, se había distribuido con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS 1974 y el procedimiento de enmienda del Código IMDG había sido acordado en el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36.3).

3.37 Tras tomar nota de que no se había presentado ninguna observación sobre las propuestas de enmienda, el Comité confirmó su contenido, recogido en el anexo 7 del documento MSC 96/WP.5 y en los anexos 1 y 2 de la circular nº 3598, a reserva de posibles mejoras de redacción.

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

3.38 El Comité acordó que las citadas enmiendas al Código IMDG, cuya adopción se propone para el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2017 y entrar en vigor el 1 de enero de 2018, y que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrían aplicar las enmiendas en su totalidad o parcialmente, de forma voluntaria, a partir del 1 de enero de 2017.

### **PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO IS 2008, DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO CON ARREGLO AL CONVENIO SOLAS 1974 Y EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966**

#### **Propuestas de enmienda a la introducción del Código IS 2008, en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje**

3.39 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje (MSC 96/3/1, anexos 1 y 2

y MSC 96/WP.5, anexos 4 y 5) se había elaborado en el SDC 2 y había sido aprobado por el MSC 95, con miras a su posterior adopción en el MSC 96.

3.40 El Comité tomó nota de que el SDC 3 había modificado el encabezamiento del párrafo 1.2 de la introducción del Código IS 2008 y había solicitado al Comité que incluyese el encabezamiento modificado al adoptar las enmiendas a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje (véase también el párrafo 11.[...]).

3.41 Tras el examen pertinente, el Comité convino en la modificación del encabezamiento del párrafo 1.2 de la introducción del Código IS 2008 propuesta por el SDC 3.

3.42 Posteriormente, el Comité confirmó el contenido de las propuestas de enmienda a la introducción del Código IS 2008, recogidas en los anexos 4 y 5 del documento MSC 96/WP.5, a reserva de la modificación que se indica en el párrafo 3.40 anterior y posibles mejoras de redacción por parte del Grupo de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

3.43 El Comité tomó nota de que, al margen de las propuestas de enmienda a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje, que se están examinando para su adopción en el presente periodo de sesiones, el SDC 3 había refrendado un proyecto de enmiendas adicionales a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de izada y remolque, incluido el remolque escolta (SDC 3/21, anexo 4), que se presentaron para su aprobación dentro del punto 11 del orden del día (Proyecto y construcción del buque (Informe del 3º periodo de sesiones del Subcomité)), con miras a su adopción posterior en el MSC 97 (véase también el párrafo 11.[...]).

3.44 El Comité también tomó nota de que el proyecto de enmiendas a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de izada y remolque, incluido el remolque escolta, refrendado por el SDC 3, incluye un proyecto de nuevos párrafos 1.2.8 y 2.28, que deberían introducirse después de los nuevos párrafos 1.2.7 y 2.27, que se incluyen en las propuestas de enmienda a la introducción del Código IS 2008 que se están examinando para su adopción en el presente periodo de sesiones (MSC 96/WP.5, anexos 4 y 5).

3.45 Teniendo en cuenta el párrafo 3.3.1.1 de las Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento (MSC.1/Circ.1500), en el que se establece que "El Comité puede aprobar una enmienda a una enmienda ya adoptada que esté pendiente de entrar en vigor, pero aquélla no debería adoptarse hasta que no entre en vigor ésta.", el Comité tomó nota de que, si en el presente periodo de sesiones se adoptaban las propuestas de enmienda a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje, la adopción del proyecto de enmiendas a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de izada y remolque tendría que esperar hasta que las enmiendas referidas a las operaciones de anclaje hayan entrado en vigor, o al menos hayan sido aceptadas, dado que los párrafos 1.2.7 y 2.27 de la introducción no se pueden considerar, desde el punto de vista jurídico, hasta que no se hayan aceptado.

3.46 Posteriormente, el Comité acordó no adoptar en el presente periodo de sesiones las propuestas de enmienda a la introducción del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje, sino remitirlas al MSC 97, con miras a su adopción como un paquete refundido, que elaborará la Secretaría después del periodo de sesiones, junto con el proyecto de enmiendas referidas a los buques dedicados a operaciones de izada y remolque, refrendado por el SDC 3, siempre que este último proyecto de enmiendas se apruebe dentro del punto 11 del orden del día.

3.47 El Comité tomó nota de que, teniendo en cuenta el ciclo de cuatro años de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento, la fecha prevista de entrada en vigor de las enmiendas a la introducción del Código IS 2008 a examen debería ser el 1 de enero de 2020, y la decisión del Comité de aplazar la adopción hasta el MSC 97 no afecta a dicha fecha. No obstante, el Comité acordó que si, por algún motivo, la aprobación o adopción del proyecto de enmiendas al Código IS 2008 referidas a las operaciones de izada y remolque se retrasasen hasta una fecha posterior al 1 de julio de 2018, el proyecto de enmiendas al Código IS 2008 referidas a las operaciones de anclaje se deberían adoptar por separado, a fin de garantizar que entren en vigor el 1 de enero de 2020.

### **Propuestas de enmienda a la parte B del Código IS 2008**

3.48 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje (MSC 96/3/1, anexo 3 y MSC 96/WP.5, anexo 6) había sido elaborado en el SDC 2 y había sido aprobado por el MSC 95,



con miras a que sea operativo en la misma fecha que las enmiendas a la introducción del Código IS 2008.

3.49 Tras haber examinado el proyecto de enmiendas a la parte B del Código IS 2008, recogido en el anexo 6 del documento MSC 96/WP.5, y haber tenido en cuenta su decisión anterior sobre el proyecto de enmiendas a la introducción del Código IS 2008 (véase el párrafo 3.[...]), el Comité acordó dar instrucciones al Grupo de redacción para que elaborase el texto final del proyecto de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de anclaje, junto con el correspondiente proyecto de resolución MSC, en el que se indica que la fecha en la que las enmiendas tendrán efecto será el 1 de enero de 2020.

3.50 El Comité también acordó que el texto final del proyecto de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje debería remitirse al MSC 97, con miras a su adopción como paquete refundido que elaborará la Secretaría después del periodo de sesiones, junto con el proyecto de enmiendas en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de izada y remolque, incluido el remolque escolta, siempre que este último proyecto de enmiendas se apruebe dentro del punto 11 del orden del día.

#### **PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO DE FORMACIÓN 1978, ENMENDADO, Y AL CÓDIGO DE FORMACIÓN**

3.51 El Comité recordó que los proyectos de enmiendas al Convenio de formación 1978 (MSC 96/3/3, anexo 1 y MSC 96/WP.5, anexo 9) y a las partes A y B del Código de formación (MSC 96/3/3, anexos 2 y 3, respectivamente, y MSC 96/WP.5, anexos 10 y 11, respectivamente), que se refieren al Código polar, se habían elaborado en el HTW 2 y habían sido aprobados por el MSC 95.

#### **Propuestas de enmienda al Convenio de formación**

3.52 El Comité tomó nota de que el proyecto de enmiendas al Convenio de formación, que se está examinando para su adopción en el presente periodo de sesiones, incluye un nuevo subpárrafo 42 en la regla I/1.1 y una nueva regla V/4, después de la regla V/3 actual. No obstante, el subpárrafo 41 de la regla I/1.1 y la regla V/3, que se adoptaron mediante la resolución MSC.396(95) y deben haberse establecido antes de introducirse los párrafos o reglas subsiguientes, no pueden considerarse desde el punto de vista jurídico hasta que no hayan entrado en vigor, o al menos, hasta su aceptación el 1 de julio de 2016.

3.53 Dado lo expuesto, el Comité acordó no adoptar en el presente periodo de sesiones el proyecto de enmiendas al Convenio de formación referidas al Código polar, sino remitirlo al MSC 97 (noviembre de 2016), con miras a su adopción como paquete refundido, que elaborará la Secretaría después del periodo de sesiones, junto con el proyecto de enmiendas referidas a la formación en materia de seguridad para buques de pasaje (HTW 3/19, anexo 5), refrendado por el HTW 3, siempre que este último proyecto de enmiendas se apruebe dentro del punto 12 del orden del día (Factor humano, formación y guardia (Informe del 3º periodo de sesiones del Subcomité)) (véase el párrafo 12.[...]).

3.54 El Comité convino en la propuesta de que el Grupo de redacción insertase la definición de aguas polares en la regla I/1.1 del Convenio de formación y, después de haber tomado nota de que no se había presentado ninguna observación más sobre las propuestas de enmienda al Convenio de formación referidas al Código polar, confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

3.55 El Comité tomó nota de que, si bien su decisión de aplazar la adopción hasta el MSC 97 retrasaba seis meses la entrada en vigor prevista del proyecto de enmiendas al Convenio de formación 1978 (es decir, fecha de entrada en vigor el 1 de julio de 2018, en lugar del 1 de enero de 2018, si el MSC 96 hubiese procedido a la adopción), con el párrafo 5 de la parte dispositiva del proyecto de resolución MSC necesario se mitigaba el retraso al instar a las Partes en el Convenio de formación 1978 a que implanten las enmiendas con prontitud tras su adopción.

3.56 En cuanto al proyecto de resolución MSC necesario, el Comité acordó encargar al Grupo de redacción que elaborase un párrafo en la parte dispositiva en el que se solicite a las Partes en el Convenio de formación 1978 que reconozcan los títulos de la gente de mar expedidos en un inicio y previamente a la entrada en vigor del proyecto de enmiendas.

3.57 El Comité encargó al Grupo de redacción que ultimase el texto del proyecto de resolución MSC necesario y pidió a la Secretaría que elaborase el proyecto de resolución correspondiente para el proyecto refundido de enmiendas después del periodo de sesiones, utilizando como base el proyecto de resolución que elaborará el Grupo de redacción e incorporando los párrafos en la parte dispositiva indicados en los párrafos 3.55 y 3.56 anteriores.

## **Propuestas de enmienda a la parte A del Código de formación**

### ***Nuevo párrafo 4 de la sección A-I/11 y nueva sección A-V/4***

3.58 El Comité tomó nota de que no se había presentado ninguna observación sobre las propuestas de enmienda a la parte A del Código de formación referidas al Código Polar, y confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción que introduzca el Grupo de redacción.

3.59 Recordando su decisión anterior sobre el proyecto de enmiendas al Convenio de formación (véanse los párrafos 3.[...] a 3.[...]), el Comité acordó no adoptar en el presente periodo de sesiones el proyecto de enmiendas a la parte A del Código de formación referidas al Código polar, sino remitirlas al MSC 97 (noviembre de 2016), con miras a su adopción como paquete refundido, que elaborará la Secretaría después del periodo de sesiones, junto con el proyecto de enmiendas referidas a la formación en materia de seguridad para los buques de pasaje (HTW 3/19, anexo 6), refrendado por el HTW 3, siempre que este último proyecto de enmiendas se apruebe dentro del punto 12 del orden del día (véase el párrafo 12.[...]).

3.60 El Comité acordó también aplazar hasta el MSC 97 la ultimación del texto del proyecto de resolución MSC necesario, y solicitó a la Secretaría que elaborase el proyecto de resolución correspondiente para el proyecto de enmiendas consolidado de la parte A del Código de formación después del presente periodo de sesiones.

## **Propuestas de enmienda a la parte B del Código de formación**

### ***Enmiendas al cuadro B-I/2***

3.61 Tras haber examinado el proyecto de enmiendas a la parte B del Código de formación referidas al Código polar, el Comité acordó dar instrucciones al Grupo de redacción para que elaborase el texto definitivo del proyecto de circular STCW.6 en la que se recoge el proyecto de enmiendas a la parte B del Código de formación referidas al Código polar, para remitir el proyecto de circular al MSC 97 con miras a su aprobación como paquete refundido, que elaborará la Secretaría después del periodo de sesiones, junto con el proyecto de enmiendas a la parte B del Código de formación referidas a la formación en materia de seguridad para buques de pasaje, que se examina dentro del punto 12 del orden del día (véase el párrafo 12.[...]).

## **INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS**

### **Propuestas de enmienda al capítulo 9 del Código MODU 2009**

3.62 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas al capítulo 9 del Código MODU 2009 (MSC 96/3/3, anexo y MSC 96/WP.5, anexo 12) se había elaborado en el SSE 2 y había sido aprobado en principio en el MSC 95, con miras a su adopción posterior en el MSC 96, junto con el nuevo capítulo 17 del Código SSCI (véanse también los párrafos 3.[...] a 3.[...]).

3.63 Tras tomar nota de que no se había presentado ninguna observación sobre las propuestas de enmienda, el Comité confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción y de las modificaciones necesarias para garantizar la coherencia terminológica entre el proyecto de enmiendas al capítulo 9 del Código MODU 2009 y el proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI.

3.64 El Comité acordó que las citadas enmiendas al capítulo 9 del Código MODU 2009, cuya adopción se propone en el presente periodo de sesiones, debería tener efecto en la fecha de entrada en vigor del nuevo capítulo 17 del Código SSCI (es decir, el 1 de enero de 2020).

### **Proyectos y circulares MSC conexas**

#### ***Proyecto de circular MSC titulado "Directrices revisadas para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes"***

3.65 El Comité acordó examinar el proyecto de circular MSC titulado "Directrices revisadas para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes", dentro del punto 11 del orden del día (Proyecto y construcción del buque (Informe del 3º periodo de sesiones del Subcomité)).

#### ***Proyectos de circulares MSC referidas al Código IMDG***

3.66 El Comité recordó que el CCC 2, tras las recomendaciones formuladas por el HTW 2, había dado instrucciones al E&T 24 para que ultimase el proyecto de circular MSC titulado: "Directrices sobre las disposiciones refundidas de la OMI para el transporte sin riesgos por mar de mercancías peligrosas en bultos".

3.67 El Comité recordó también que el CCC 2 había dado instrucciones al E&T 24 para que ultimase el consiguiente proyecto de enmiendas a las circulares MSC siguientes:

- .1 Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm) (MSC/Circ.1025, enmendada); y
- .2 Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas (MSC.1/Circ.1442).

3.68 El Comité recordó asimismo que el CCC 2 había autorizado al E&T 24 a que presentase directamente al MSC 96 los citados proyectos de circulares para su aprobación (MSC 96/3/Add.2, anexos 1 a 3; y MSC 96/WP.5, anexos 14 a 16).

3.69 Tras haber tomado nota de que no se había recibido ninguna observación sobre las citadas propuestas de proyectos de circulares MSC referidas al Código IMDG, el Comité confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

***Proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana del nuevo capítulo 17 del Código SSCI***

3.70 El Comité recordó que el proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana del nuevo capítulo 17 del Código SSCI (SSE 2/20, anexo 17) se había elaborado en el SSE 2, con miras a su aprobación junto con la adopción del nuevo capítulo 17 del Código SSCI (véanse también los párrafos 3.[...] a 3.[...]).

3.71 Tras haber tomado nota de que no se había recibido ninguna observación sobre la citada propuesta de proyecto de circular MSC, el Comité confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

***Proyecto de circular MSC titulado "Enmiendas a la Recomendación sobre las zonas de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje de transbordo rodado" (MSC/Circ.895)***

3.72 El Comité recordó que el proyecto de circular MSC titulado "Enmiendas a la Recomendación sobre las zonas de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje de transbordo rodado" (MSC/Circ.895) (SSE 2/20, anexo 19), se había elaborado en el SSE 2, con miras a su aprobación junto con la adopción del nuevo capítulo 17 del Código SSCI y las

enmiendas al capítulo 9 del Código MODU 2009 (véanse también los párrafos 3.[...] a 3.[...] y 3.[...] a 3.[...]).

3.73 Tras haber tomado nota de que no se había recibido ninguna observación sobre la propuesta de proyecto de circular MSC, el Comité confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción y de las modificaciones necesarias para garantizar la coherencia terminológica entre el proyecto de circular MSC y el proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI.

#### **CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO POLAR**

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

3.74 El Comité recordó que el MSC 95 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia acerca de la elaboración de orientaciones sobre una metodología a fin de determinar las limitaciones para las operaciones en el hielo, cuyo mandato se recoge en el párrafo 3.91 del documento MSC 95/22.

3.75 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 96/3/4), en el que se incluye un proyecto de circular MSC titulado "Orientaciones sobre metodologías para evaluar las capacidades y limitaciones operacionales en el hielo", así como información adicional y propuestas de modificación del proyecto de circular MSC sobre el índice de riesgo de los valores de riesgo (RIV), para los buques con escolta de rompehielos para partes de la derrota reducidas a escombros de hielo, el Comité aprobó el informe en general.

3.76 En particular, respecto del proyecto de circular MSC titulado "Orientaciones sobre metodologías para evaluar las capacidades y limitaciones operacionales en el hielo", el Comité tomó nota de la intervención hecha por el observador de la CLIA para informar al Comité de que la CLIA acogía con satisfacción POLARIS como opción valiosa para la gestión de los riesgos, aunque hizo saber que los ensayos realizados recientemente con POLARIS habían mostrado algunas limitaciones prácticas para su uso. Concretamente, la frecuencia, información regional y resolución de los datos del hielo actualmente disponibles eran insuficientes en el Antártico para que el sistema se pueda utilizar de forma fiable en esa región en la planificación de las travesías. No obstante, de los ensayos se desprendió que los datos

---

del hielo actualmente disponibles eran suficientes para las regiones del Ártico, tanto para la planificación de travesías como para la adopción de decisiones sobre la navegación.

3.77 El Comité también tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los buques con escolta de rompehielos y concluyó que sería necesario seguir deliberando al respecto para solucionar la cuestión del tratamiento del escombros de hielo en las operaciones escoltadas, lo que retrasará la aprobación del proyecto de orientaciones. Posteriormente, el Comité, tras haber coincidido con la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia de que las orientaciones deberían examinarse cuatro años después de su fecha de aceptación, aprobó la circular MSC.1/Circ./[...] titulada "Orientaciones sobre metodologías para evaluar las capacidades y limitaciones operacionales en el hielo". Respecto del examen futuro de las orientaciones, que podría incluir deliberaciones sobre el tratamiento del escombros del hielo, el Comité acordó que el Subcomité SDC debería proceder a ello sin necesidad de un nuevo resultado y que se podría considerar en su debido momento, por ejemplo, dentro del resultado 5.2.1.15 (Labor resultante relativa al nuevo código para los buques que operen en aguas polares).

3.78 En relación con la formación, el Comité dio instrucciones al Subcomité HTW para que tuviese en cuenta los puntos enumerados en el párrafo 13 del documento MSC 96/3/4 al elaborar el curso modelo correspondiente.

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

3.79 Tras haber examinado los asuntos expuestos, el Comité constituyó el Grupo de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno, elaborase los textos siguientes, para que el Comité los examinara con miras a su adopción o aprobación, según procediera:

- .1 el texto final del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, incluidos los Códigos SSCI y ESP 2011, junto con las resoluciones MSC correspondientes;
- .2 la lista final del proyecto de modificaciones del proyecto de Código IMDG, junto con la resolución MSC correspondiente;

- .3 el texto final del proyecto de resolución MSC titulado "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta";
- .4 el texto final del proyecto de enmiendas a la introducción y a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a los buques dedicados a operaciones de anclaje, así como las resoluciones MSC correspondientes, con miras a su adopción posterior en el MSC 97;
- .5 el texto final del proyecto de enmiendas al Convenio de formación 1978 y al proyecto de resolución MSC correspondiente, con miras a su adopción posterior en el MSC 97;
- .6 el texto final del proyecto de enmiendas al Código de formación, con miras a su adopción posterior en el MSC 97;
- .7 el texto final del proyecto de enmiendas al Código MODU 2009, y el proyecto de resolución MSC correspondiente;
- .8 el texto final del proyecto de Directrices sobre las disposiciones refundidas de la OMI para el transporte sin riesgos por mar de mercancías peligrosas en bultos, y el proyecto de circular MSC correspondiente;
- .9 el texto final del proyecto de enmiendas a los Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas (MSC.1/Circ.1442), y el proyecto de circular MSC correspondiente;
- .10 el texto final del proyecto de enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm) (MSC/Circ.1025, enmendada mediante las circulares MSC.1/Circ.1025/Add.1, MSC.1/Circ.1262, MSC.1/Circ.1360, MSC.1/Circ.1438 y MSC.1/Circ.1476), y el proyecto de circular MSC correspondiente;



- 
- .11 el texto final del proyecto de circular MSC titulado "Implantación temprana del nuevo capítulo 17 del Código SSCI"; y
  - .12 el texto final del proyecto de circular MSC titulado "Enmiendas a la Recomendación sobre las zonas de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje de transbordo rodado" (MSC/Circ.895).

[continuará]

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

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

4.1 El Comité recordó que el MSC 95 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, cuyo mandato figura en el párrafo 4.12 del documento MSC 95/22.

4.2 Durante el examen del documento MSC 96/4 (Estados Unidos), en el que figura el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, se manifestaron las opiniones siguientes:

- .1 se apoyó en general ultimar las orientaciones en el presente periodo de sesiones;
- .2 se apoyó en general el proyecto de orientaciones presentado en el anexo del documento MSC 95/22, sin embargo, algunas delegaciones señalaron, entre otras cosas, que:
  - .1 si se utilizaba la estructura presentada como un paquete único, se corría el riesgo de aplicar como obligatorias partes del Código PBIP que tienen carácter recomendatorio;
  - .2 se debería revisar la utilización de texto prescriptivo dentro de las orientaciones para distinguir claramente entre las disposiciones obligatorias y las de carácter recomendatorio;

- .3 como parte de las orientaciones, se podrían incluir las disposiciones pertinentes relativas a la protección de otros instrumentos, como CONVEMAR y/o el Código IMDG; y
  - .4 las orientaciones habrían tenido mayor pertinencia si se hubiesen centrado en mayor grado en "legislación modelo" y, como han sido presentadas, serían más útiles para elaborar políticas y procedimientos sobre la protección marítima;
- 
- .3 algunas delegaciones han considerado que las orientaciones son ya una herramienta valiosa para facilitar la implantación de sus respectivas legislaciones nacionales sobre protección marítima y podrían ser de especial ayuda para los pequeños Estados insulares y países en desarrollo; y
  - .4 una vez ultimadas y aprobadas las orientaciones, la Organización debería examinar la posibilidad de ofrecer asistencia técnica a los países que deseen hacer uso de las orientaciones para elaborar su propia legislación nacional sobre protección marítima.

4.3 Tras el debate correspondiente y después de tomar nota del apoyo general a que se ultimen las orientaciones en el presente periodo de sesiones, así como el interés expresado por algunas delegaciones de empezar a utilizar las orientaciones, el Comité acordó remitir al Grupo de trabajo sobre protección marítima el proyecto de orientaciones para su examen y ultimación, abordando, en especial, las preocupaciones sobre el carácter recomendatorio de esas orientaciones.

4.4 La delegación de Malta pidió que, una vez se aprueben las orientaciones, se deberían comunicar oficialmente al Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI), para su inclusión en el programa de estudios de los cursos de formación sobre protección marítima.

### **Medidas para mejorar la ciberseguridad marítima**

4.5 El Comité recordó las decisiones correspondientes del MSC 95 sobre la ciberseguridad (MSC 95/22, sección 4) y tomó nota de los resultados del FAL 40 (FAL 40/19, párrafos 9.11 y 9.12) sobre el examen de los aspectos de la facilitación relacionados con la protección de la red de transporte marítimo contra las amenazas cibernéticas.

- 4.6 Se presentaron al Comité para que los examinase, los documentos siguientes:
- .1 MSC 96/4/1 (ICS y otros), con las Directrices del sector sobre ciberseguridad a bordo de los buques, elaboradas y apoyadas por BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO e INTERTANKO, en respuesta a la vulnerabilidad de los buques ante los riesgos para la ciberseguridad;
  - .2 MSC 96/4/2 (Canadá y otros), en el que se propone elaborar directrices no obligatorias para la gestión de los riesgos cibernéticos, a fin de ayudar a proteger y aumentar la resiliencia de los sistemas cibernéticos que sirven de apoyo para el funcionamiento seguro, protegido y eficiente de los buques;
  - .3 MSC 96/4/3 (China), en el que se informa de la reglamentación nacional publicada por China y las propuestas para elaborar orientaciones sobre la ciberseguridad marítima;
  - .4 MSC 96/4/5 (Alemania y otros), en el que se apoya la elaboración de orientaciones sobre ciberseguridad marítima, para contribuir a implantar medidas adecuadas a bordo de los buques para prevenir los actos de ciberdelincuencia, teniendo en cuenta la información recogida en el documento MSC 96/INF.4;
  - .5 MSC 96/4/6 (CIRM y BIMCO), en el que se informa sobre la elaboración de la Norma sobre el mantenimiento del soporte lógico del equipo de a bordo y la cuestión conexa de la ciberseguridad; y
  - .6 MSC 96/INF.4 (Francia), en el que se informa de las medidas destinadas a mejorar la ciberseguridad de los buques.
- 4.7 Durante el debate posterior, se manifestaron las opiniones que siguen:
- .1 ante el uso constantemente en auge de programas informáticos, de internet y de la tecnología, la importancia de la ciberseguridad seguirá siendo un desafío;

- .2 la Organización debería elaborar un conjunto simple de directrices de alto nivel teniendo en cuenta los resultados del FAL 40, ofreciendo al sector la flexibilidad de seguir dando respuesta de forma dinámica a las formas nuevas y modificadas de amenazas cibernéticas y elaborar las medidas de protección adecuadas;
- .3 el proyecto de directrices que figura en el documento MSC 96/4/2 podría utilizarse de base para el trabajo futuro, pero se debería simplificar;
- .4 las directrices deberían ser un documento vivo y se deberían actualizar regularmente, teniendo en cuenta las amenazas cibernéticas más recientes observadas;
- .5 las directrices no deberían ser obligatorias, deberían ser de uso fácil, basarse en las amenazas y los riesgos, ser prácticas, fáciles de entender y deberían incluir a todos los interesados que corresponda del sector marítimo. Las directrices también deberían garantizar que se evite el aumento de la carga administrativa;
- .6 las directrices se deberían elaborar en cooperación con el sector, teniendo en cuenta la labor de otras organizaciones sobre ciberseguridad, como la UIT y la ISO; y
- .7 se debería adoptar una decisión normativa sobre el alcance de las directrices (es decir, si habría de centrarse en la gestión de los riesgos cibernéticos o únicamente en la ciberseguridad).

4.8 Tras debatir al respecto, el Comité reconoció la importancia de las orientaciones elaboradas por el sector, acordó elaborar directrices de alto nivel y no obligatorias sobre la gestión de los riesgos cibernéticos, prestando atención a los aspectos operacionales, y remitió los documentos antes citados al Grupo de trabajo sobre protección marítima.

4.9 El Comité también acordó que las directrices deberían ser prácticas, fáciles de utilizar, basarse en los riesgos y tener en cuenta las normas existentes y la labor realizada por otras organizaciones.

4.10 El observador de la ISO indicó que su propósito era completar la labor sobre ciberseguridad haciendo uso de la serie de normas 27000 ISO/IEC y que presentarían un informe sobre los avances al MSC 97.

### Otras cuestiones

#### *Cuestiones relacionadas con la República Autónoma de Crimea y la ciudad de Sebastopol (Ucrania)*

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

- .1 MSC 96/4/4 (Ucrania), en el que se invita al Comité a examinar un proyecto de resolución de la Asamblea sobre seguridad y protección de la navegación en las zonas marítimas adyacentes a la República Autónoma de Crimea y la ciudad de Sebastopol (Ucrania); y
- .2 MSC 96/4/7 (Federación de Rusia), en el que se presentan observaciones sobre el documento MSC 96/4/4 (Ucrania) y se expresa la opinión de que la propuesta conferida en el documento MSC 96/4/4 está fuera del mandato de la OMI y no debería examinarse.

4.12 El Comité tomó nota de la información presentada en los documentos MSC 96/4/4 (Ucrania) y MSC 96/4/7 (Federación de Rusia). Las declaraciones introductorias formuladas por la Federación de Rusia y por Ucrania figuran en el anexo [...].

4.13 La mayoría de las delegaciones que intervino condenó la anexión ilegal de la República Autónoma de Crimea y la ciudad de Sebastopol por parte de la Federación de Rusia y las preocupaciones expresadas por Ucrania. Asimismo, varias delegaciones instaron a los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que examinasen medidas de no reconocimiento en línea con la resolución 68/262 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

4.14 Tras debatir al respecto, el Comité acordó que la OMI no era el foro adecuado para debatir este asunto y que la cuestión se encontraba fuera del ámbito de competencia de la Organización.

4.15 Las declaraciones formuladas por los Estados Unidos, Georgia y los Países Bajos figuran en el anexo [...].

### *Mecanismo de verificación e inspección de las Naciones Unidas para el Yemen*

4.16 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información recogida en el documento MSC 96/INF.8 (Secretaría), sobre la labor del Mecanismo de verificación e inspección de las Naciones Unidas para el Yemen (UNVIM), creado con arreglo a la resolución 2216 (2015) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Además, se informó al Comité de que el mecanismo UNVIM ya era operativo. Las partes interesadas deberían visitar el sitio en la Red del UNVIM <http://www.vimye.org/> para solicitar permisos a fin de obtener la autorización para remesas comerciales a cualquier puerto que no esté bajo el control directo del Gobierno del Yemen (Salif, Mokha, Hudaydah, Nishtun y terminales petroleras conexas). El Ministerio de Transporte del Yemen no aceptaría permisos para esos puertos después del 5 de mayo de 2016. Los buques que soliciten ir a puertos bajo el control del Gobierno del Yemen (Adén y Mukalla) necesitarán seguir presentando la solicitud a través del Ministerio de Transporte del Yemen.

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

4.17 Tras examinar las cuestiones expuestas, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre protección marítima y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 examinase la información recogida en el documento MSC 96/4, con especial atención en destacar su carácter recomendatorio, y ultimase las orientaciones y ultimase las orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, para su aprobación por el Comité; y
- .2 examinase la información y las propuestas sobre ciberseguridad marítima, recogidas en los documentos MSC 96/4/1, MSC 96/4/2, MSC 96/4/3, MSC 96/4/5, MSC 96/4/6 y MSC 96/INF.4, y elaborase directrices de alto nivel sobre la gestión de los riesgos cibernéticos.

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

4.18 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 96/WP.[...]), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

[Continuará]

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

### **Generalidades**

5.1 El Comité recordó que el MSC 95 había tomado nota de los avances logrados en la implantación de las auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos, en particular, de que los cinco equipos auditores habían presentado sus informes provisionales, que incluían 13 informes provisionales sobre las organizaciones reconocidas pertinentes y dos informes provisionales sobre los paquetes comunes de la IACS. El Comité tomó nota también de que estaba previsto que los cinco equipos auditores presentasen sus informes finales al Secretario General y a las organizaciones reconocidas pertinentes para finales de junio de 2015, de manera que la Secretaría pudiera presentarlos al MSC 96 para su examen.

5.2 El Comité recordó también que, en relación con el enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos (GBS-SLA), el MSC 95 había tomado nota de los avances logrados respecto del proyecto de directrices provisionales para la elaboración y la aplicación del enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos de la OMI y había invitado a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que presentasen a este periodo de sesiones ejemplos concretos de dicho enfoque en relación con el capítulo III del Convenio SOLAS, así como observaciones y propuestas sobre el proyecto de directrices provisionales.

5.3 El Comité recordó además que el MSC 95 se había mostrado de acuerdo con el plan de trabajo para la elaboración del proyecto de directrices provisionales para la elaboración y la aplicación del enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos de la OMI, de modo que, en este periodo de sesiones, el Comité pudiera examinar los resultados provisionales del Subcomité SSE respecto de la elaboración de las prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS y continuara elaborando, con miras a ultimarlas, las directrices provisionales para la elaboración y la aplicación del enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos de la OMI. Además, se comenzaría a trabajar en un ejemplo concreto relacionado con el capítulo III del Convenio SOLAS implantando el GBS-SLA.

5.4 En lo que respecta a los resultados del SSE 3, el Comité decidió examinar dos cuestiones urgentes derivadas del SSE 3 en relación con este punto del orden del día, es decir, el proyecto de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS (SSE 3/16, anexo 1) y la experiencia preliminar adquirida con la implantación de la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1.

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

#### ***Informes de auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos y planes de medidas correctivas***

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

- .1 MSC 96/5 (Secretaría), en el que figuran los informes de auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos presentados por cinco equipos auditores, entre los que se encuentran dos informes comunes sobre los paquetes comunes (PC) 1 y 2 de la IACS, que incluyen reglas estructurales comunes (CSR) de la IACS, y 12 informes individuales de organizaciones reconocidas miembros de la IACS;
- .2 MSC 96/5/1 (Secretaría), en el que figuran los planes de medidas correctivas sobre cinco incumplimientos, presentados por la IACS (anexos 1 a 5); y el plan de medidas correctivas sobre un incumplimiento, presentado por Lloyd's Register, que figura en el anexo 6;
- .3 MSC 96/5/1/Add.1(Secretaría), en el que figuran los planes de medidas correctivas presentados por la IACS en respuesta a las 29 observaciones formuladas en los dos informes comunes de auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos acerca de los paquetes comunes 1 y 2 de la IACS (MSC 96/5, anexos 13 y 14);
- .4 MSC 96/5/1/Add.2 (Secretaría), en el que figuran los planes de medidas correctivas presentados por 12 organizaciones reconocidas que son miembros de la IACS en respuesta a las observaciones formuladas en sus informes individuales (MSC 96/5, anexos 1 a 12);



- .5 MSC 96/5/9 (Grecia), en el que se formulan observaciones sobre los documentos MSC 96/5/1 y MSC 96/5/1/Add.1, se abordan en particular ámbitos en los que los planes de medidas correctivas de la IACS tal vez no contemplen a fondo las preocupaciones específicas de los auditores y no basten para rectificar el incumplimiento o abordar la observación en cuestión, y se formulan observaciones constructivas para contribuir a que el proceso se ultime con éxito; y
- .6 MSC 96/5/10 (Países Bajos), en el que se formulan observaciones sobre los informes de auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos presentados por los equipos auditores y los planes de medidas correctivas presentados por la IACS y las organizaciones que son miembros de ella, y se plantean algunas cuestiones que deben abordarse a corto y largo plazo.

5.6 Tras reconocer la estructura de los documentos presentados por las 12 organizaciones reconocidas que son miembros de la IACS, en particular, las reglas estructurales comunes que se indican en los paquetes comunes, el Comité decidió examinar todos los informes de auditoría junto con los planes de medidas correctivas, en lugar de estudiar cada uno de ellos a fondo por separado, con objeto de alcanzar una decisión común que se aplique por igual a las 12 organizaciones reconocidas mencionadas.

5.7 Durante las deliberaciones, el Comité, tras manifestar su agradecimiento al Secretario General, la Secretaría, los auditores, la IACS y las organizaciones reconocidas que son miembros de ésta, tomó nota de las opiniones siguientes sobre el particular:

- .1 los resultados de las auditorías de la verificación inicial de las normas basadas en objetivos fueron satisfactorios, y las auditorías de la verificación contribuirían a la mejora de las reglas de las organizaciones reconocidas para los graneleros y los petroleros y mejorarían el nivel de seguridad de estos tipos de buques;
- .2 las reglas verificadas de los solicitantes se ajustan a las normas basadas en objetivos;
- .3 no era necesario refrendar todas las conclusiones de los equipos auditores, y se observaron incongruencias y diferencias entre los distintos equipos, lo

cual era previsible en la primera etapa de este nuevo programa de auditorías;

- .4 las recomendaciones de los equipos auditores deberían refrendarse, los incumplimientos determinados deberían rectificarse lo antes posible y las observaciones formuladas también deberían abordarse;
- .5 se acogieron con agrado los planes de medidas correctivas presentados por la IACS y las organizaciones reconocidas que son miembros de ella, así como la actualización facilitada por dicha asociación, y deberían tenerse en cuenta las observaciones sobre estos planes, en particular las que se indican en el documento MSC 96/5/9 (Grecia), con miras a una mejora futura; y
- .6 las cuestiones a largo plazo planteadas en el documento MSC 96/5/10 (Países Bajos), es decir, una combinación de las conclusiones y las posibles repercusiones en los otros tipos de buques, podrían examinarse en el futuro.

5.8 Tras deliberar a fondo, el Comité confirmó por abrumadora mayoría que la información facilitada por los solicitantes (12 organizaciones reconocidas miembros de la IACS) demuestra que sus reglas se ajustan a las normas basadas en objetivos. Posteriormente, el Comité:

- .1 pidió al Secretario General que notificase a la Administración y a las organizaciones reconocidas pertinentes que las reglas presentadas se ajustaban a los objetivos del nivel I y a las prescripciones funcionales del nivel II de las normas basadas en objetivos;
- .2 acordó distribuir los resultados de las verificaciones satisfactorias a los Estados Miembros mediante una circular MSC (véase el párrafo 5.9), y pidió a la Secretaría que mantuviese una lista de todos los conjuntos de reglas cuyo cumplimiento hubiera sido verificado, así como la copia original del paquete de documentación presentado;
- .3 acordó que los incumplimientos que se hubieran determinado debían rectificarse, teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los equipos auditores y los planes de medidas correctivas, junto con las

observaciones que figuran en el documento MSC 96/5/9, y que las organizaciones reconocidas presentaran solicitudes nuevas para una auditoría de verificación acerca de la rectificación de los incumplimientos; y

- .4 pidió a las organizaciones reconocidas que abordaran las observaciones determinadas en el futuro, teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los equipos auditores y los planes de medidas correctivas, junto con las observaciones que figuran en el documento MSC 96/5/9, y que las organizaciones reconocidas presentaran los resultados en el futuro.

5.9 Tras examinar el documento MSC 96/WP.11, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1518: "Promulgación de las reglas para el proyecto y la construcción de graneleros y petroleros de una organización, reconocida por una Administración de conformidad con las disposiciones de la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS, que según ha confirmado el Comité de seguridad marítima se ajustan a los objetivos y prescripciones funcionales de las Normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros".

#### ***Observaciones de los equipos auditores de las normas basadas en objetivos***

5.10 El Comité tomó nota del documento MSC 96/5/2 (Secretaría), en el que figura el informe sobre las observaciones del proceso de auditoría a partir de la experiencia adquirida durante las auditorías de la verificación inicial de las normas basadas en objetivos y, en particular, de que las Directrices GBS, con las interpretaciones necesarias para apoyar la implantación, funcionaban bien como base para la primera auditoría de verificación de las normas basadas en objetivos, junto con las disposiciones adoptadas por la Secretaría de la OMI basándose en las decisiones del Comité. Sin embargo, el Comité tomó nota también de la opinión de los equipos auditores de que había margen de mejora, tal como se explica en los párrafos 4 a 24 del documento.

5.11 Tras tomar nota de que este documento contenía información detallada sobre las posibles enmiendas a las Directrices GBS y de que era necesario contar con propuestas sobre enmiendas a dichas directrices, el Comité remitió el documento al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que se constituiría en el MSC 97 para un examen más a fondo y asesoramiento, según proceda. En este contexto, el Comité acordó también encargar al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos constituido en este periodo de

sesiones que, si el tiempo lo permitía, se embarcase en un examen preliminar, con miras a determinar las posibles cuestiones que dicho grupo de trabajo debe examinar cuando se constituya en el MSC 97.

### ***Informe sobre el Fondo fiduciario GBS***

5.12 El Comité tomó nota del documento MSC 96/5/2 (Secretaría), en el que figura el informe financiero sobre el Fondo fiduciario GBS, incluidos los ingresos y los gastos, y en el que se indica, en particular, que dicho fondo fiduciario tiene un excedente de 249 066 dólares de los Estados Unidos, que se utilizará equitativamente para cada una de las 13 organizaciones reconocidas en la auditoría que se realice en el futuro, y que si el International Register of Shipping vuelve a presentar una solicitud de auditoría, se le aplicará un descuento.

### ***Calendario y programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos***

5.13 El Comité recordó que el MSC 87 adoptó las Directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (resolución MSC.296(87)) (Directrices GBS) y aprobó también el calendario y el programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos (MSC 87/26, párrafo 5.34 y anexo 13).

5.14 El Comité examinó el documento MSC 96/5/6 (Secretaría), en el que figuran el calendario y el programa de actividades revisados para la implantación futura del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos, que la Secretaría elaboró basándose en los plazos para la rectificación de los incumplimientos, los plazos de enmienda a las Directrices GBS y el examen del mecanismo de financiación.

5.15 Tras algunas deliberaciones, el Comité acordó que, a partir de las lecciones aprendidas, las posibles enmiendas a las Directrices GBS y la decisión anterior del Comité (véase el párrafo 5.11), tal vez haya que seguir actualizando el calendario mencionado, según proceda, y que el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos revisaría el calendario y el programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos a fin de que el Comité los examinara y aprobara.

## **Expediente de construcción del buque**

5.16 El Comité tomó nota de los documentos MSC 96/5/7 y MSC 96/INF.9 (ICS, BIMCO, IACS, OCIMF, CESA, INTERTANKO e INTERCARGO), en los que figura un informe de la situación acerca de la elaboración de una norma y orientaciones del sector sobre la interpretación y la implantación práctica de las prescripciones obligatorias de la regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS sobre el expediente de construcción del buque (SCF) y las Directrices conexas sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque (MSC.1/Circ.1343); así como el texto íntegro de la norma del sector sobre el SCF y las orientaciones complementarias y provisionales sobre el SCF.

## **Elaboración de instrumentos de la OMI basados en objetivos y prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS**

5.17 El Comité recordó que el MSC 95 había acordado un nuevo plan de trabajo para la elaboración de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS (párrafo 12.7 del documento MSC 95/22) y había pedido al SSE 3 que informara al MSC 96, con carácter de urgencia, de los avances con respecto a la elaboración de prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS, junto con las observaciones sobre las experiencias adquiridas con la implantación de la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1, si procedía.

5.18 A este respecto, se informó al Comité de que el SSE 3 había elaborado el proyecto de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS y las experiencias preliminares adquiridas con la implantación de la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1, con miras a que el Comité impartiera instrucciones, si procedía, al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS y al Subcomité SSE.

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

- .1 MSC 96/5/3 (Alemania, Países Bajos y Suecia), en el que figura un ejemplo detallado de instrumentos de la OMI basados en objetivos en relación con los dispositivos de salvamento y se describe la estructura de una norma basada en objetivos; se opina que la elaboración de la estructura de las normas basadas en objetivos es un proceso a largo plazo para el que será necesario elaborar un plan de trabajo y que, antes de embarcarse en esta

tarea, se requiere más experiencia respecto de la elaboración de tal estructura de normas basadas en objetivos; y

- .2 MSC 96/5/8 (China), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 96/5/3 y se propone ultimar la elaboración de las prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS antes de adoptar una decisión respecto de si proceder con la reestructuración de los instrumentos pertinentes de la OMI; así como adoptar una decisión respecto de cómo utilizar la experiencia adquirida con la implantación de la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1.

5.20 Durante las deliberaciones, el Comité tomó nota de las opiniones siguientes manifestadas sobre el particular:

- .1 la propuesta de Alemania y otros ilustraba cómo podría estructurarse un capítulo del Convenio SOLAS sobre normas basadas en objetivos. El capítulo III del Convenio SOLAS se utilizó a tal efecto únicamente como ejemplo. En ningún caso se trató de una propuesta para decidir una estructura futura del Convenio SOLAS;
- .2 los buques se construían en su gran mayoría de conformidad con reglas preceptivas, lo cual proporcionaba unas condiciones equitativas para la demostración del cumplimiento. Además, el Convenio SOLAS actual, mediante las disposiciones relativas a exenciones y a proyectos alternativos, facilitaba una flexibilidad adecuada en el marco existente;
- .3 no se había demostrado que en la actualidad existiera la necesidad acuciante de extender las disposiciones de las normas basadas en objetivos a ámbitos distintos del de la construcción de petroleros y graneleros. Además, toda extensión futura a otros ámbitos sólo debería realizarse después de que en el MSC 98 se examinara a fondo la labor desempeñada hasta ese momento;
- .4 el alcance de la labor en el presente periodo de sesiones debería limitarse a las directrices provisionales para la elaboración y la aplicación del enfoque

---

del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos de la OMI, de conformidad con el plan de trabajo acordado por el MSC 95;

- .5 se respaldó en general que se remitiera la propuesta de China al Grupo de trabajo para que siguiera examinándola; y
- .6 es posible que el documento MSC 96/5/3 siga examinándose en el seno del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, aunque sólo en el ámbito de aplicación de la elaboración de un proyecto de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS, y sin ninguna indicación de la reestructuración de dicho convenio.

5.21 Tras algunas deliberaciones, el Comité acordó que el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos siguiera examinando el proyecto de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS que figura en el anexo 1 del documento SSE 3/16, teniendo en cuenta los documentos MSC 96/5/3 y MSC 96/5/8, con miras a impartir instrucciones, si las hubiere, al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS y al Subcomité SSE, e informara al Comité en consecuencia; y que examinara la información preliminar sobre la experiencia adquirida durante la implantación de la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1, que se indica en el párrafo 3.15 del documento SSE 3/16, teniendo en cuenta los documentos MSC 96/5/3 y MSC 96/5/8, y que informara al Comité en consecuencia.

### **Directrices provisionales para el enfoque del nivel de seguridad (SLA) de las normas basadas en objetivos**

5.22 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento a este periodo de sesiones sobre el proyecto de directrices provisionales para el enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos. Tras recordar el plan de trabajo acordado en el MSC 95, es decir, en este periodo de sesiones, el Comité seguiría elaborando, con miras a su ultimación, las directrices provisionales para la elaboración y la aplicación del enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos de la OMI; además, se comenzaría a trabajar en un ejemplo concreto relacionado con el capítulo III del Convenio SOLAS implantando el GBS-SLA. A este respecto, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que siguiera elaborando las directrices provisionales para la elaboración y la aplicación del enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos de la OMI, basándose en el anexo 2 del documento MSC 95/WP.9.

## Constitución del Grupo de trabajo

5.23 Tras examinar las cuestiones que se indican *supra*, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 como prioridad máxima, volver a revisar el calendario y el programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos, a partir del anexo del documento MSC 96/5/6;
- .2 seguir elaborando las directrices provisionales para la elaboración y la aplicación del enfoque del nivel de seguridad de las normas basadas en objetivos de la OMI, a partir del anexo 2 del documento MSC 95/WP.9;
- .3 volver a examinar el proyecto de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS que figura en el anexo 1 del documento SSE 3/16, teniendo en cuenta los documentos MSC 96/5/3 y MSC 96/5/8, con miras a dar instrucciones, si las hubiere, al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de prescripciones funcionales para el capítulo III del Convenio SOLAS y al Subcomité SSE, e informar al Comité en consecuencia;
- .4 examinar la información preliminar sobre la experiencia adquirida durante la implantación de la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1, que se indica en el párrafo 3.15 del documento SSE 3/16, teniendo en cuenta los documentos MSC 96/5/3 y MSC 96/5/8, e informar al Comité en consecuencia;
- .5 si el tiempo lo permite, y teniendo en cuenta la información que figura en los documentos MSC 96/5/2 y MSC 96/5/6, determinar las posibles cuestiones que debe examinar el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que se constituya en el MSC 97; y
- .6 presentar un informe por escrito a más tardar el jueves 19 de mayo de 2016.



---

## **Informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos**

5.24 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 96/WP.8), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

[continuará]

## **6 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE**

### **Antecedentes**

6.1 El Comité recordó que, desde el siniestro del buque de pasaje del *Costa Concordia*, había adoptado diversas medidas y había actualizado el plan de acción a largo plazo.

### **Plan de acción a largo plazo actualizado sobre la seguridad de los buques de pasaje**

6.2 El Comité examinó el Plan de acción a largo plazo actualizado sobre la seguridad de los buques de pasaje elaborado por la Secretaría teniendo en cuenta los resultados de las deliberaciones del MSC 95 (MSC 96/6).

6.3 El Comité recordó que el MSC 93 había decidido concluir en ese periodo de sesiones el debate sobre los posibles puntos de trabajo incluidos en el Plan de acción a largo plazo, puntos que figuran en el cuadro 1 del anexo del documento MSC 96/6. Tras haber tomado nota de que no se había presentado ninguna propuesta, el Comité acordó que el anexo del MSC 96/6 fuese la versión definitiva del Plan de acción a largo plazo sobre la seguridad de los buques de pasaje, lo que podría ayudar a los Estados Miembros a elaborar las propuestas de resultados en el futuro.

### **Protección contra incendios en los espacios de máquina de categoría "A" y en las cubiertas de amarre no expuestas**

6.4 Tras deliberar al respecto, el Comité tomó nota de la información proporcionada por la CLIA (MSC 96/6/1) acerca de la elaboración de dos series de mejores prácticas del sector sobre protección contra incendios para su aplicación en el sector de los cruceros, una sobre los sistemas de supresión de incendios por nebulización de agua y la otra sobre las medidas de protección contra incendios para las cubiertas de amarre no expuestas. También se observó que estas series de mejores prácticas del sector tenían como propósito seguir

mejorando la seguridad de los buques de pasaje en la detección y supresión de los incendios, más allá de las prescripciones del Convenio SOLAS.

### **Orientaciones sobre las mejores prácticas de seguridad de transbordadores para los buques de pasaje de transbordo rodado**

6.5 Tras deliberar al respecto, el Comité tomó nota de la información presentada por INTERFERRY (MSC 96/6/2), para indicar que, después de los incendios que acababan de tener lugar en las cubiertas de transbordo rodado de buques de pasaje de transbordo rodado y teniendo en cuenta el cuestionario y el seguimiento extenso de los operadores, había recopilado siete mejores prácticas prioritarias intercambiadas en todo el sector de los transbordadores. Se tomó nota de que estas mejores prácticas tenían principalmente carácter operacional, al haberse determinado que era necesario seguir investigando los problemas de tipo estructural o relacionados con el equipo, a fin de publicar orientaciones, y que la conclusión clave del examen era que se debería prestar más atención al tiempo de respuesta en caso de sucesos.

### **Supresión de este resultado del Plan de acción de alto nivel**

6.6 Teniendo en cuenta el acuerdo de mantener el anexo del MSC 96/6 como versión definitiva del Plan de acción a largo plazo (véase el párrafo 6.1) y de que no se ha determinado ninguna labor adicional dentro de este punto del orden del día, el Comité acordó suprimir este resultado del Plan de acción de alto nivel, entendiéndose que los Estados Miembros podrían presentar nuevos resultados en el futuro, de acuerdo con las Directrices de los Comités.

## **7 INSTRUMENTO OBLIGATORIO Y/O DISPOSICIONES PARA ABORDAR LAS NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS AL TRANSPORTE DE MÁS DE 12 MIEMBROS DEL PERSONAL INDUSTRIAL A BORDO DE BUQUES QUE REALIZAN VIAJES INTERNACIONALES**

### **Generalidades**

7.1 El Comité recordó que el MSC 95:

- .1 tras examinar el proyecto de circular MSC sobre la definición de personal industrial preparado por el SDC 2, junto con los documentos MSC 95/10/2 (Argentina), MSC 95/10/4 (Francia), MSC 95/10/8 (Estados Unidos) y MSC 95/10/9 (Vanuatu), así como las opiniones manifestadas, había

decidido preparar una justificación de un nuevo resultado previsto que se examinaría en relación con el punto del orden del día titulado "Programa de trabajo";

- .2 tras examinar dicha justificación propuesta de un nuevo resultado (MSC 95/WP.12, anexo 1), había acordado que el ámbito de aplicación de la labor que debía realizarse no se limitara a los buques del sector de la energía mar adentro, sino a todos los buques que realizasen viajes internacionales, y que se diera la consideración debida a garantizar que las normas propuestas no contraviniesen las prescripciones de otras organizaciones y/o convenios; y
- .3 había acordado incluir, en los órdenes del día bienales correspondientes a 2016-2017 del Comité y del Subcomité SDC, y en los órdenes del día provisionales del MSC 96 y del SDC 3, un nuevo resultado previsto titulado "Instrumento obligatorio y/o disposiciones para abordar las normas de seguridad relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales", asignándole 2017 como año de ultimación previsto. En este contexto, el MSC 95 había acordado también que se examinaran las cuestiones de política antes de que el Subcomité emprendiera cualquier labor técnica detallada, mediante la constitución de un grupo de expertos (MSC 95/22, párrafo 19.26).

## **Resultados del SDC 3 y documentos conexos**

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

- .1 MSC 96/7 (Secretaría), en el que figuran los resultados de la labor del Grupo de expertos constituido en el SDC 3 en relación con un instrumento obligatorio y/o las disposiciones para abordar las normas de seguridad relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales;
- .2 MSC 96/7/1 (Alemania), en el que figura una propuesta perfeccionada para la estructura de un posible y coherente modo de avanzar en la elaboración

- de un instrumento obligatorio sobre el transporte de más de 12 miembros del personal industrial en viajes internacionales;
- .3 MSC 96/7/2 (Vanuatu), en el que se parte de las deliberaciones mantenidas en el Grupo de expertos y se mejoran las propuestas procedentes de dicho grupo;
  - .4 MSC 96/7/3 (Secretaría), en el que se proporciona asesoramiento jurídico sobre la introducción de normas de seguridad obligatorias relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial en respuesta a una petición del SDC 3;
  - .5 MSC 96/7/4 (Francia y Reino Unido), en el que se refunden las cuestiones planteadas y notificadas por el Grupo de expertos y se refleja lo que los coautores consideran un nivel de consenso realista y un compromiso que podrían constituir la base del proceso para un modo de proceder al respecto;
  - .6 MSC 96/7/5 (Antigua y Barbuda, Australia y Francia), en el que se presentan unos antecedentes detallados, un resumen de las ocho opciones elaboradas por el Grupo de expertos y unos análisis de dichas opciones; y se propone un modo de proceder;
  - .7 MSC 96/7/6 (ITF), en el que se formulan observaciones sobre los documentos MSC 96/7/1 y MSC 96/7/2 (véanse los párrafos 7.2.2 y 7.2.3) en relación con el modo de proceder para disponer de un instrumento obligatorio sobre el transporte de más de 12 miembros del personal industrial en viajes internacionales;
  - .8 MSC 96/7/7 (India), en el que se formulan observaciones sobre las opciones elaboradas por el Grupo de expertos acerca del transporte del personal industrial en viajes internacionales, y se propone un posible modo de proceder en cuanto al instrumento obligatorio;
  - .9 MSC 96/7/8 (China), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 96/7 (véase el párrafo 7.2.1) y se formulan cuatro propuestas sobre las cuestiones de política que el Comité debería analizar

con respecto al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales;

- .10 MSC 96/7/9 (CESA e IMCA), en el que se formulan observaciones sobre el informe del Grupo de expertos, así como recomendaciones sobre las decisiones políticas fundamentales, y se analizan algunas de las opciones para conferir carácter obligatorio a la solución en virtud del Convenio SOLAS; y
- .11 MSC 96/7/10 (Argentina), en el que se formulan observaciones sobre las conclusiones del Grupo de expertos constituido en el SDC 3 y se propone una hoja de ruta para que el Comité la examine.

7.3 Tras examinar los documentos que se indican *supra*, el Comité tomó nota de las opiniones siguientes, manifestadas durante las deliberaciones:

- .1 enmendar el capítulo I del Convenio SOLAS no era una opción práctica, dado que dicha medida requería una aceptación explícita para su entrada en vigor, lo que suele llevar mucho tiempo. Por consiguiente, la elaboración de un capítulo nuevo del Convenio SOLAS sería el modo de proceder óptimo, dado que dicho capítulo nuevo se adoptaría de conformidad con el procedimiento de enmienda tácita;
- .2 a fin de contemplar el transporte de más de 12 miembros del personal industrial, debería elaborarse un código nuevo, que podría adquirir carácter obligatorio a través de un capítulo nuevo del Convenio SOLAS;
- .3 existía la necesidad urgente de contar con una solución a corto plazo, y cualquier solución de este tipo debería ser coherente con el objetivo a largo plazo respecto del nuevo marco reglamentario;
- .4 como base para la labor futura, debería utilizarse material ya existente al respecto (por ejemplo, la definición de personal industrial elaborada por el SDC 2 (SDC 2/25, anexo 5));

- .5 enmendar el Código SPS de 2008 y/o el capítulo X del Convenio SOLAS para permitir el transporte y el alojamiento del personal industrial podría ser otra opción a fin de tratar la solución a corto plazo;
- .6 cuando se elabore la solución a largo plazo, deberían tenerse en cuenta los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500;
- .7 debería tenerse en cuenta el traslado del personal industrial desde el buque a la instalación mar adentro;
- .8 toda solución sobre el particular no debería contravenir los instrumentos actuales de la OMI ni otros tratados internacionales;
- .9 los miembros del personal industrial transportados en helicóptero se consideraron pasajeros, y el transporte por buque se realiza normalmente desde el mismo puerto (es decir, no es un viaje internacional); y
- .10 si bien algunas delegaciones opinaron que debería utilizarse el tamaño del buque como la referencia para aplicar cualquier prescripción nueva de la OMI, otras indicaron que debería emplearse el número de miembros del personal a efectos de aplicación.

7.4 Tras unas deliberaciones prolongadas y teniendo en cuenta las opiniones que se indican *supra*, el Comité acordó lo siguiente:

- .1 debería elaborarse un capítulo nuevo del Convenio SOLAS para tratar únicamente el transporte de más de 12 miembros del personal industrial;
- .2 dicho capítulo nuevo debería ser respaldado por un código nuevo, que podría incluir elementos del Código SPS de 2008 y del Código NGV, según proceda; y
- .3 el número de miembros del personal industrial que se transporte debería ser la base para aplicar las nuevas prescripciones del Convenio SOLAS.

## **Constitución del Grupo de trabajo**

7.5 Posteriormente, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el transporte del personal industrial, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, así como los documentos MSC 96/7, MSC 96/7/1, MSC 96/7/2, MSC 96/7/3, MSC 96/7/4, MSC 96/7/5, MSC 96/7/6, MSC 96/7/7, MSC 96/7/8, MSC 96/7/9 y MSC 96/7/10, realizara lo siguiente:

- .1 volver a examinar la elaboración de un capítulo nuevo del Convenio SOLAS en el que se regule exclusivamente el personal industrial y un código nuevo en el que se trate el transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales; y
- .2 elaborar una hoja de ruta en la que se indiquen las prioridades, los plazos, las responsabilidades y los objetivos a largo y corto plazo de la labor que hay que llevar a cabo, incluida una solución provisional, para someterla al examen del Comité.

## **Informe del Grupo de trabajo**

7.6 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo (MSC 96/WP.7), el Comité la aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

[continuará]

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

### **Informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité**

8.1 El Comité aprobó en general el informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE) (SSE 2/20 y MSC 96/8), y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 8.2 a 8.9, tras recordar que el MSC 95 ya había adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del SSE 2 (MSC 95/21, sección 12).

### ***Proyecto de enmiendas a las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS***

8.2 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo [...], y pidió al Secretario General que distribuyese estas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su posterior adopción en el MSC 97.

8.3 Tras examinar el documento MSC 96/8/1 (China), en el que se propone publicar una circular MSC sobre la implantación temprana del proyecto de enmiendas a las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS, por la que se exige a los buques nuevos y existentes de la prescripción de llevar a bordo extintores de espuma de 135 l de capacidad como mínimo, el Comité refrendó en principio la propuesta, con miras a que el proyecto de circular MSC siguiera examinándose y se aprobara finalmente en el MSC 97, al mismo tiempo que se adoptara el proyecto de enmiendas a las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS.

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

8.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.[...]: "Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS", en la que se facilitan orientaciones más específicas sobre las condiciones en las que se permite que se utilicen materiales que no sean de acero para los componentes incorporados en motores, turbinas y cajas de cambios; las disposiciones para los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los espacios del doble casco y del doble fondo de los petroleros; y el material incombustible como "acero o material equivalente" para los conductos de ventilación.

### ***Interpretaciones unificadas de los capítulos 5, 6 y 9 del Código SSCI***

8.5 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.[...]: "Interpretaciones unificadas de los capítulos 5, 6 y 9 del Código SSCI", en la que se facilitan orientaciones más específicas sobre los sistemas fijos de extinción de incendios por gas y los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios; la capacidad de generación de espuma de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma; y el indicador adicional en las cámaras de control de la carga.



---

***Interpretaciones unificadas del párrafo 4.4.7.6 del Código IDS, enmendado por la resolución MSC.320(89)***

8.6 El Comité, tras deliberar sobre qué materiales deberían cualificarse mediante la prueba de corrosión, acordó reducir de 25 a 22 el número equivalente de resistencia a las picaduras (PREN) mínimo, y aprobó la circular MSC.1/Circ.[...]: "Interpretaciones unificadas del párrafo 4.4.7.6 del Código IDS, enmendado por la resolución MSC.320(89)", relacionada con los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas.

***Interpretaciones unificadas de las reglas III/6.4 y III/6.5 del Convenio SOLAS y de la sección 7.2 del Código IDS***

8.7 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.[...]: "Interpretaciones unificadas de las reglas III/6.4 y III/6.5 del Convenio SOLAS y de la sección 7.2 del Código IDS", relacionada con los sistemas de alarma general de emergencia y los sistemas megafónicos en los espacios de carga rodada.

***Implantación temprana del nuevo capítulo 17 del Código SSCI***

8.8 El Comité recordó que había examinado el proyecto de circular MSC: "Implantación temprana del nuevo capítulo 17 del Código SSCI" en relación con el punto 3 del orden del día, así como la adopción del proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI (véase el párrafo 3.[...]).

***Enmiendas a la Recomendación sobre las zonas de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje de transbordo rodado (MSC/Circ.895)***

8.9 El Comité recordó que había examinado el proyecto de circular MSC: "Enmiendas a la Recomendación sobre las zonas de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje de transbordo rodado (MSC/Circ.895)" en relación con el punto 3 del orden del día, así como la adopción del proyecto de nuevo capítulo 17 del Código SSCI y las enmiendas al capítulo 9 del Código MODU 2009 (véase el párrafo 3.[...]).

***Cuestiones urgentes derivadas del 3º periodo de sesiones del Subcomité***

8.10 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 3º periodo de sesiones del Subcomité (MSC 96/8/2) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

***Proyecto de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS***

8.11 El Comité recordó que había examinado el proyecto de prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS en relación con el punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.[...]).

***Experiencia adquirida durante la implantación de la circular MSC.1/Circ.1394/Rev.1***

8.12 El Comité recordó que había examinado la información preliminar sobre la experiencia adquirida durante la implantación de las "Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos" (MSC.1/Circ.1394/Rev.1) en relación con el punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.[...]).

***Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta***

8.13 El Comité recordó que había examinado el proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS refrendado por el SSE 3 (SSE 3/16, párrafos 4.13 y 4.17, y anexo 2) en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.[...]).

8.14 El Comité recordó que había examinado las "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta" (resolución MSC.[...](96)), así como la adopción del proyecto de enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio SOLAS, en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.[...]).

***Proyecto de circular MSC: "Directrices sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas" y proyecto de enmiendas a las "Directrices para la elaboración de manuales de funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de botes salvavidas" (MSC.1/Circ.1205)***

8.15 Tras tomar nota de que el SSE 3 no había podido realizar un examen pormenorizado del proyecto de circular MSC: "Directrices sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas" ni del proyecto de enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1205, el Comité se mostró de acuerdo con la decisión del Subcomité de que dichos proyectos siguieran examinándose en el SSE 4, a fin de detectar posibles

incoherencias derivadas de las "Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, puesta a punto y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta" (resolución MSC.[...](96)).

***Bombas contraincendios en los buques proyectados para transportar cinco o más niveles de contenedores en la cubierta de intemperie o por encima de ella***

8.16 El Comité tomó nota de que, dado que el SSE 3 no había alcanzado un acuerdo unánime sobre la interpretación unificada SC270 de la IACS relativa a las bombas contraincendios en los buques proyectados para transportar cinco o más niveles de contenedores en la cubierta de intemperie o por encima de ella, dicho subcomité no había adoptado otras medidas (SSE 3/16, párrafos 12.35 a 12.37). En este contexto, el Comité, tras recordar que la interpretación unificada SC270 de la IACS había sido aprobada por el SSE 2 (SSE 2/20, párrafo 11.30) pero no se presentó al MSC 96 para su aprobación porque en el SSE 3 iba a examinarse su posible modificación (SSE 2/20, párrafo 11.31), tomó nota de la intención de la IACS de presentar la versión de la interpretación unificada SC270 acordada por el SSE 2 al MSC 97 para su aprobación.

***Adición de una frase nueva al final de la interpretación del párrafo 4.4.7.6.9 del Código IDS***

8.17 El Comité recordó que la propuesta sobre la adición de una frase nueva al final de la interpretación del párrafo 4.4.7.6.9 del Código IDS se había examinado junto con el proyecto de interpretaciones unificadas del párrafo 4.4.7.6 del Código IDS, enmendado por la resolución MSC.320(89), en relación con los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas (véase el párrafo 8.6 *supra*).

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

### **INFORME DEL 2º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

9.1 El Comité aprobó en general el informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III) (III 2/16, III 2/16/Add.1 y MSC 96/9), y, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas por el MEPC 69 pertinentes (MSC 96/2/4), adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Instrumentos no obligatorios sobre las reglas aplicables a los buques no regidos por los convenios**

9.2 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de publicar la Guía para la reglamentación de la seguridad de los buques de pasaje no regidos por el convenio SOLAS, que figura en el anexo 1 del documento III 2/16 y en IMODOCS, sin un examen técnico detallado. El Comité invitó a los Estados Miembros interesados a que utilizaran la Guía como herramienta con una serie genérica de prescripciones funcionales y principios de seguridad generales y como un posible nivel de seguridad mínimo que habría que alcanzar cuando se elaborasen reglas de seguridad nacionales o regionales para los buques de pasaje no regidos por el Convenio SOLAS 1974, y a que presentasen toda información pertinente al respecto.

9.3 En relación con lo anterior, el Comité refrendó también la recomendación del Subcomité de no elaborar una guía para la reglamentación de la seguridad de otros tipos de buques no regidos por el Convenio SOLAS, dado que en la etapa actual no se consideraba necesaria una labor parecida para otros tipos de buques y que la mayor parte del contenido de cualquier otra labor relativa a otros tipos de buques podría ser bastante similar al contenido de la guía mencionada.

9.4 El Comité refrendó también la recomendación del Subcomité de elaborar un curso modelo de la OMI sobre la seguridad de los buques de pasaje no regidos por el Convenio SOLAS a partir de los proyectos existentes que están actualmente disponibles en IMODOCS, incluida la ultimación de la Guía de procedimientos, de conformidad con la circular MSC-MEPC.2/Circ.15: "Directrices revisadas para la elaboración, examen y validación de cursos modelo".

### **Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos**

9.5 Tras mostrarse de acuerdo con el MEPC 69, el Comité refrendó la conclusión del Subcomité de que la armonización de la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462: "Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques" con la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1 no es necesaria por el momento, dado que la circular actual no contraviene la utilización de certificados electrónicos.

### **Cuestionario de encuesta por país**

9.6 Se informó al Comité de que el MSC 69 había tomado nota del cuestionario de encuesta por país, dado que se refiere principalmente a los aspectos de seguridad marítima de los siniestros marinos. Teniendo en cuenta que el cuestionario de encuesta por país podría ayudar a los Estados Miembros a determinar posibles obstáculos para notificar y llevar a cabo investigaciones sobre siniestros marítimos muy graves, el Comité aprobó el cuestionario de encuesta por país, que figura en el anexo 3 del documento III 2/16, para que la Secretaría lo distribuyese entre los Estados Miembros.

### **Ayuda al trabajo sobre el terreno para los investigadores**

9.7 El Comité refrendó la decisión del Subcomité, de la que el MEPC 69 había tomado nota, de publicar la ayuda al trabajo sobre el terreno para los investigadores, que figura en el anexo 4 del documento III 2/16, en el módulo de siniestros y sucesos marítimos (MCI) del GISIS, e incluirla como material de referencia cuando se imparta un curso de formación basado en el curso modelo 3.11 de la OMI, así como en una revisión futura del curso.

### **Conclusiones prácticas que pueden extraerse de la OACI**

9.8 El Comité refrendó las conclusiones del Subcomité de que no hay ninguna enseñanza pertinente que extraer de la presentación y la publicación de informes sobre accidentes en el contexto del Convenio de la OACI ni de la manera en que la Secretaría de la OACI gestiona los informes.

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

9.9 Tras deliberar a fondo al respecto, el Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MEPC 69 de aplazar el examen del proyecto de circular de la serie MSC-MEPC.4: "Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS", a reserva de que el MEPC 70 y el MSC 97 examinaran los resultados del HTW 2 y el proyecto de circular mencionado. En este contexto, el Comité encargó a la Secretaría que facilitara los resultados del HTW 2 en su próximo periodo de sesiones con miras a la aprobación de la circular antedicha.

**Proceso para presentar a los órganos pertinentes de la OMI recomendaciones resultantes de los informes de las campañas intensivas de inspecciones**

9.10 El Comité, tras tomar nota de que el MEPC 69 no había refrendado la publicación de la circular III.2/Circ.1: "Proceso revisado para presentar a los órganos pertinentes de la OMI recomendaciones resultantes de los informes de las campañas intensivas de inspecciones", encargó al III 3 que examinara el texto de la circular con miras a abordar las preocupaciones planteadas por el MEPC 69, y que informara a los Comités en sus próximos periodos de sesiones.

**Nueva regla XI-1/2-1 del Convenio SOLAS**

9.11 El Comité examinó el proyecto de nueva regla XI-1/2-1 del Convenio SOLAS sobre la armonización de los plazos para los reconocimientos de los buques de carga no sujetos al Código ESP, junto con el documento MSC 96/9/1 (España, Francia y la IACS), en el que se propone una enmienda al proyecto de nueva regla XI-1/2-1 del Convenio SOLAS, elaborada por el III 2, y el posible examen del consiguiente proyecto de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), teniendo en cuenta la ficha de comprobación/vigilancia y los datos para la elaboración de reglas.

9.12 Tras deliberar al respecto, el Comité aprobó el proyecto de enmienda al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS, en el que se introduce una nueva regla XI-1/2-1, que fue enmendada en el documento MSC 96/9/1 y figura en el anexo [...], y pidió al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 97.

9.13 Por consiguiente, el Comité encargó al Subcomité III que examinara, por coherencia, las enmiendas correspondientes a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC en relación con el resultado "Directrices actualizadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) (5.2.1.17)", después de que se adoptase el proyecto de nueva regla XI-1/2-1 del Convenio SOLAS.

## **Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, 2015**

9.14 El Comité tomó nota de que el III 2 había presentado el proyecto de directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2015, junto con el proyecto de resolución de la Asamblea correspondiente, directamente a la A 29, tal como habían autorizado el MEPC 67 y el MSC 94; y de que la A 29 había adoptado las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, 2015, mediante la resolución A.1104(29).

## **Lista no exhaustiva de 2015 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código III**

9.15 El Comité tomó nota de que el III 2 había presentado el proyecto de lista no exhaustiva de 2015 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (resolución A.1070(28)), junto con el proyecto de resolución de la Asamblea correspondiente, directamente a la A 29, tal como habían autorizado el MEPC 67 y el MSC 94; y de que la A 29 había adoptado la lista no exhaustiva de obligaciones de 2015 mediante la resolución A.1105(29).

## **ENSEÑANZAS EXTRAÍDAS DE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS**

9.16 Se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MSC 96/9/2 (China e IMLA), en el que se proponen nuevos métodos para mejorar la difusión de las enseñanzas extraídas con miras a establecer un vínculo eficaz entre la investigación de siniestros y la formación de la gente de mar. La delegación de China indicó que debería eliminarse la palabra "proyectos" de la sinopsis, ya que se trataba de un error tipográfico.

9.17 Tras tomar nota de que la propuesta contaba con un respaldo general y hacer hincapié en que las enseñanzas extraídas de los siniestros marítimos sólo deberían proceder de los informes de investigación finales de los siniestros, el Comité:

- .1 encargó al III 3 que examinara el documento MSC 96/9/2, y, en particular, la viabilidad y las ventajas que presenta la determinación de accidentes típicos y enseñanzas extraídas que pudieran utilizarse en la formación y la educación de la gente de mar, en relación con el punto del orden del día titulado: "Enseñanzas extraídas y cuestiones de seguridad del análisis de

los informes de las investigaciones sobre seguridad marítima" (12.1.2.1), y que informara al MSC 97; y

- .2 encargó al HTW 4 que, en relación con el punto del orden del día actual "Influencia del factor humano", y teniendo en cuenta los resultados pertinentes del III 3 y del MSC 97, examinara el documento MSC 96/9/2, y, en particular, la elaboración de una metodología acerca de cómo utilizar las enseñanzas extraídas en la formación y la educación de la gente de mar, incluida la elaboración de orientaciones adicionales en el curso modelo pertinente a este respecto, así como la manera en la que las enseñanzas extraídas deberían recibirse de modo que la información pudiera utilizarse de manera más eficaz.

#### **RESULTADOS DEL FAL 40**

9.18 El Comité examinó las cuestiones derivadas del FAL 40 que se indican en el documento MSC 96/2/3 y que son de interés para este punto del orden del día, y adoptó las medidas que se indican *infra*.

9.19 El Comité tomó nota de las dos decisiones del FAL 40 relacionadas con la utilización de certificados electrónicos y de la aprobación de la circular FAL.5/Circ.39/Rev.2 sobre el particular.

9.20 En lo que respecta al proyecto de enmiendas a la resolución A.1052(27): "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto 2011", destinado a fomentar una mayor aceptación de los certificados electrónicos y aprobado por el FAL 40, el Comité encargó al III 3 que examinara dicho proyecto de enmiendas en el contexto del amplio examen que estaba llevando a cabo].

#### **Declaración de la delegación de Dinamarca**

9.21 La delegación de Dinamarca presentó una declaración, que figura en el anexo [...], relativa a la decisión de este país de dejar de expedir en breve certificados impresos del Estado de abanderamiento. En consecuencia, a medida que estos certificados venzan y se renueven, se expedirán certificados en formato electrónico a todos los buques que enarbolan el pabellón danés.



## **10 TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES**

### **INFORME DEL 2º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité de transporte de cargas y contenedores (Subcomité CCC) (CCC 2/15 y MSC 96/10) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos 10.2 a 10.15.

#### **Combustibles de bajo punto de inflamación**

##### ***Combustibles líquidos de bajo punto de inflamación***

10.2 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que todos los problemas de seguridad relativos a los buques que utilicen combustibles líquidos de bajo punto de inflamación deberían abordarse en el contexto del Código IGF solamente, sin volver a abrir el debate sobre la posibilidad de enmendar las prescripciones del Convenio SOLAS relativas al punto de inflamación.

##### ***Lista de comprobaciones normalizada para la seguridad de la toma de combustible de GNL***

10.3 El Comité aceptó invitar a la ISO a que elabore una lista de comprobaciones normalizada para la seguridad de la toma de combustible de GNL, teniendo en cuenta los documentos MSC 95/3/20 (Estados Unidos) y CCC 2/3/2 (Estados Unidos, Islas Marshall, Panamá y la ISO), y pidió a la Secretaría que, en consecuencia, transmitiera esta información a la ISO.

#### **Transporte de bauxita a granel**

10.4 Tras tomar nota de que el CCC 2 había aprobado la circular CCC.1/Circ.2: "Transporte de bauxita que puede licuarse", el Comité refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité en respuesta a los problemas de seguridad relativos al transporte de bauxita a granel.

**Cisternas portátiles y vehículos cisterna para el transporte por carretera de tipo OMI existentes para el transporte de mercancías peligrosas**

10.5 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con la revisión de circular DSC/Circ.12 y tomó nota de que el CCC 2 había aprobado la circular CCC.1/Circ.3: "Orientaciones revisadas sobre la continuación del uso para el transporte de mercancías peligrosas de las cisternas portátiles y de los vehículos cisterna para el transporte por carretera de tipo OMI existentes".

**Proyecto de enmienda 38-16 al Código IMDG e instrucciones para el Grupo de supervisores técnicos y de redacción**

10.6 El Comité tomó nota de que el Subcomité había:

- .1 autorizado al Grupo de supervisores técnicos y de redacción a que, en su 24ª reunión, ultimara el proyecto de enmienda 38-16 al Código IMDG y había pedido al Secretario General que distribuyera dicho proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y ulterior adopción por el MSC 96; y
- .2 encargado al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que, en su 24ª reunión, elaborara recomendaciones y circulares conexas para someterlas a la aprobación del MSC 96, junto con la adopción de las enmiendas al Código IMDG,

cuestiones que se examinaron al tratar el punto 3 del orden del día (véanse también los párrafos 3... a 3...).

**Programas aprobados de exámenes continuos (ACEP)**

10.7 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los proyectos de circulares CSC que se indican *infra*, preparados por el CCC 2, que guardan relación con el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972, enmendado, especialmente los programas aprobados de exámenes continuos (ACEP):

- .1 proyecto de circular CSC sobre las "Enmiendas a las Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio

internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado" (CSC.1/Circ.138/Rev.1), cuyo texto figura en el anexo 1 del documento CCC 2/15;

- .2 proyecto de circular CSC sobre las "Enmiendas a las Directrices para la elaboración de un programa aprobado de exámenes continuos (ACEP)" (CSC.1/Circ.143), cuyo texto figura en el anexo 2 del documento CCC 2/15;
- .3 proyecto de circular CSC sobre la "Lista de direcciones de la información pública sobre los ACEP", cuyo texto figura en el anexo 3 del documento CCC 2/15; y
- .4 proyecto de circular CSC sobre las "Instrucciones de uso e información relativa a la base de datos mundial de los ACEP", cuyo texto figura en el anexo 4 del documento CCC 2/15.

10.8 Tras el oportuno debate, el Comité aprobó:

- .1 la circular CSC.1/Circ...: "Enmiendas a las Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado" (CSC.1/Circ.138/Rev.1);
- .2 la circular CSC.1/Circ...: "Enmiendas a las Directrices para la aprobación de un programa aprobado de exámenes continuos (ACEP)" (CSC.1/Circ.143);
- .3 la circular CSC.1/Circ...: "Lista de direcciones de la información pública sobre los ACEP";
- .4 el proyecto de circular CSC: "Instrucciones de uso e información relativa a la base de datos mundial de los ACEP".

10.9 En relación con la "Lista de direcciones de la información pública sobre los ACEP" (CSC.1/Circ...), el Comité decidió que dicha lista debería actualizarse y publicarse anualmente, o cuando las Administraciones informen a la Organización acerca de los cambios introducidos en sus ACEP. En este sentido, el Comité instó a las Partes Contratantes del

Convenio CSC 1972 a que presentaran a la Organización información acerca de los lugares donde se encuentre su información pública sobre los ACEP, a fin de mantener actualizada la lista de direcciones de dicha información pública. A este respecto, el observador de la BIC formuló una declaración, cuyo texto figura en el anexo [...].

### **Proveedores de servicios relacionados con las unidades de transporte**

10.10 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ... sobre la "Lista de comprobación de la debida diligencia para identificar a los proveedores de servicios relacionados con las unidades de transporte", que había elaborado el CCC 2, cuyo texto figura en el anexo 5 del documento CCC 2/15.

### **Correcciones y proyecto de enmiendas al Código CIG**

10.11 El Comité tomó nota de que el CCC 2 había pedido a la Secretaría que elaborase una fe de erratas al anexo 6 del informe del MSC 93 (MSC 93/22/Add.1), en la que:

- .1 se suprime la expresión "la Administración" en el párrafo 8.2.18 del Código CIG, enmendado por la resolución MSC.370(93); y
- .2 se corrigen los párrafos 7.8.4, 13.6.11 y 16.9.5 del Código CIG, enmendado por la resolución MSC.370(93), a fin de requerir la descarga de los gases de escape en un "emplazamiento" seguro en lugar de en una "zona que no sea potencialmente peligrosa",

con miras a incorporar las modificaciones antedichas al texto auténtico de la resolución MSC.370(93).

10.12 En relación con la prescripción del Código CIG relativa al carácter ignífugo de las ventanas de las casetas de gobierno, tras tener en cuenta la ficha de comprobación/vigilancia y los datos para la elaboración de reglas preparados por la Secretaría (CCC 2/15, anexo 6), el Comité aprobó el proyecto de enmienda al párrafo 3.2.5 del Código CIG, cuyo texto figura en el anexo [...], mediante el cual, en efecto, las prescripciones del Código CIG se armonizan con la prescripción relativa a las ventanas ignífugas en los buques tanque que figura en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS, que no se aplica a las ventanas de las casetas de gobierno. Posteriormente, el Comité pidió al Secretario General que distribuyera el mencionado proyecto

de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 97. A este respecto, el observador de la IACS informó al Comité de que el Código CIG contiene la misma prescripción relativa a las ventanas de las casetas de gobierno ignífugas de la clase A-0, y que la IACS tenía previsto presentar un documento al MSC 97 sobre este particular.

10.13 Tras tener en cuenta que es posible que el sector no pueda cumplir la prescripción del Código CIG, enmendado mediante la resolución MSC.370(93), relativa a las ventanas de las casetas de gobierno ignífugas de la clase A-0, que se aplicará a partir del 1 de julio de 2016, el Comité pidió a la Secretaría que elaborase un proyecto de circular MSC sobre la implantación temprana del proyecto de enmienda al párrafo 3.2.5 del Código CIG para que lo examinara el Comité, con miras a aprobarlo en el presente periodo de sesiones. Tras examinar dicho proyecto de circular, que figura en el anexo del documento MSC 96/WP.13, [el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.[...] sobre la Implantación temprana del proyecto de enmienda al párrafo 3.2.5 del Código CIG].

#### **Prescripciones obligatorias para la clasificación y declaración de las cargas sólidas como perjudiciales para el medio marino**

10.14 El Comité tomó nota del progreso realizado en la elaboración de las prescripciones obligatorias para la clasificación y declaración de las cargas sólidas a granel como perjudiciales para el medio marino, mediante la elaboración de un proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 7 del documento CCC 2/15.

10.15 El Comité también tomó nota del proyecto de enmiendas al Código IMSBC sobre las sustancias perjudiciales para el medio marino, que figura en el anexo 8 del documento CCC 2/15, cuya ultimación está prevista en el CCC 3. A este respecto, el Comité tomó nota de que el MEPC 69, tras examinar diversas opciones, había acordado conferir obligatoriedad, en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, solamente a los criterios para la clasificación de las cargas sólidas a granel como perjudiciales para el medio marino y a la declaración del expedidor, sin especificar los medios para efectuar la declaración. A reserva de la adopción ulterior por el MEPC 70 del proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL, modificado y aprobado por el MEPC 69, el formulario de declaración de carga para las cargas sólidas a granel en el marco del Código IMSBC no será obligatorio en virtud del Convenio MARPOL, si bien lo será en virtud del Código IMSBC, a reserva de la adopción de las enmiendas pertinentes a dicho Código en el MSC 98.

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

### **INFORME DEL 3º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

12.1 El Comité aprobó en general el informe sobre el 3º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW 3/19 y MSC 96/12), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **Nuevo módulo de GISIS sobre las prescripciones relativas a la notificación y comunicación de información**

12.2 El Comité aprobó las secciones 1 a 5 del marco (HTW 3/19, párrafo 5.40 y anexo 2) de una propuesta de nuevo módulo de GISIS sobre las prescripciones relativas a la notificación y comunicación de información en virtud de los artículos IV, VIII y IX del Convenio de formación, 1978, enmendado.

#### **Examen amplio del Convenio de formación para pescadores, 1995**

12.3 El Comité aprobó la lista de principios y el alcance provisional de examen amplio del Convenio de formación para pescadores, 1995.

#### **Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones**

12.4 El Comité, tras tomar nota de que el MEPC 69 había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea relativa a las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones, a reserva de que el Comité adoptara una decisión en el mismo sentido en este periodo de sesiones, aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea antedicho, que figura en el anexo [...], con miras a su adopción por la Asamblea.

#### **Enmiendas al Convenio y el Código de formación relativas a la formación específica para cada buque de pasaje**

12.5 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio de formación y las partes A y B del Código de formación relativas a la formación específica para cada buque de pasaje, que figuran en los anexos [...], [...] y [...], respectivamente.

12.6 El Comité encargó a la Secretaría que introdujese cualquier cambio de redacción necesario, y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) i) del Convenio de formación, con miras a su adopción en el MSC 97 (véanse los párrafos 12.5, 3... y 3...).

### **Ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje**

12.7 El Comité recordó que había aprobado el texto propuesto para el párrafo 2 del proyecto de nueva regla II-1/19-1 del Convenio SOLAS sobre los ejercicios de lucha contra averías en los buques de pasaje en el marco del punto 11 del orden del día (véase el párrafo 11...).

### **Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la titulación de la gente de mar, las horas de descanso y la dotación**

12.8 El Comité refrendó la recomendación del Subcomité de remitir las enmiendas al cuerpo del texto del proyecto de directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la titulación de la gente de mar, las horas de descanso y la dotación al 3º periodo de sesiones del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III 3) para que examine las disposiciones que figuran entre corchetes, señalando, en particular, que se prevé la ultimación de la labor adicional relativa a las enmiendas de los anexos del proyecto de directrices en el HTW 4.

### **Informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité para el bienio 2016-2017 y el orden del día provisional propuesto para el HTW 4**

12.9 El Comité tomó nota de que el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional propuesto para el HTW 4 se examinarían dentro del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véanse los párrafos 23.[...] a 23.[...]).

### **Orientaciones sobre la provisión de documentos en relación con el Convenio de formación a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y a otros regímenes de inspección por terceros**

12.10 El Comité examinó el documento MSC 96/12/2 (Estados Unidos y la Cámara Naviera Internacional (ICS)), en el que se señala una incoherencia en la interpretación del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio

de formación), 1978, en su forma enmendada, en relación con la provisión de pruebas documentales a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y otros regímenes de inspección por terceros, y se propone que la Organización elabore orientaciones adecuadas a fin de aportar la claridad necesaria al asunto.

12.11 En las deliberaciones correspondientes, se manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 existe una incoherencia en la interpretación del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada, en relación con la provisión de pruebas documentales a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y otros regímenes de inspección por terceros;
- .2 deberían determinarse las causas fundamentales de la interpretación por los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto de que deben exigir certificados de haber completado cursos o referencias a los cursos modelo de la OMI durante las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto; y
- .3 deberían elaborarse orientaciones adecuadas para aportar la claridad necesaria a los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto.

12.12 Tras deliberar al respecto, el Comité convino en que la Organización debería elaborar orientaciones adecuadas en relación con la provisión de pruebas documentales a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y otros regímenes de inspección por terceros a fin de aportar la claridad necesaria al asunto, y encargó al 4º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW 4) que examinase el documento en el marco del resultado 5.2.2.1 y el punto 5 del orden del día (Orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010), junto con las propuestas pertinentes que se presenten al respecto en dicho periodo de sesiones.

12.13 Tras tomar nota de la opinión de que deberían evitarse las referencias múltiples en los documentos de la OMI, y de que el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III) estaba examinando los Procedimientos para la supervisión por el Estado



---

rector del puerto (A.1052(27)), el Comité encargó al Subcomité HTW que facilitase información pertinente al Subcomité III para su examen al respecto.

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

12.14 En la presentación de su informe (MSC 96/WP.3), el Director de la División de seguridad marítima, en nombre del Secretario General, informó al Comité de que, al elaborar el informe prescrito en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de formación, había pedido y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada en virtud de lo dispuesto en el párrafo 7 de la sección A-I/7 del Código de formación, que se distribuyó en la circular MSC.1/Circ.797. El informe, presentado en la circular MSC.1/Circ.1448, consta de:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos;
- .3 un resumen de las conclusiones alcanzadas en forma de cuadro comparativo; y
- .4 una indicación de los ámbitos que no eran aplicables al Estado Miembro en cuestión.

12.15 En consecuencia, se invitó al Comité a examinar los informes adjuntos al documento MSC 96/WP.3 a fin de confirmar que la información proporcionada por el Estado Miembro en cuestión demostraba que se había dado efecto pleno y completo a las disposiciones del Convenio de formación.

12.16 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones, el Comité acordó examinar el informe a fin de:

- .1 determinar el alcance de la información evaluada por los paneles a partir del informe del Secretario General;
- .2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualquier punto que requiriera aclaración;

- .3 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo para asegurarse de que coincide con el informe del Secretario General; y
- .4 confirmar que cada informe refleja que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada por el Estado Miembro en cuestión se habían seguido correctamente.

12.17 El Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada se habían seguido debidamente con respecto a las dos Partes en el Convenio de formación incluidas en el informe del Secretario General, y encargó a la Secretaría que publicase una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1163/Rev.10.

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

12.18 En la presentación de su informe (MSC 96/WP.3/Add.1), 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 3 de la regla I/8 del Convenio de formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7 de la sección A-I/7 del Código de formación, que se distribuyó en la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.1449, cada informe comprende lo siguiente:

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

12.19 En consecuencia, se invitó al Comité a examinar los informes adjuntos al documento MSC 96/WP.3/Add.1 a fin de confirmar que la información proporcionada por las Partes en el Convenio de formación según lo dispuesto en la regla I/8 del Convenio de formación confirma que se ha dado efecto pleno y completo a las disposiciones del Convenio de formación.

12.20 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en periodos de sesiones previos del Comité, el Comité acordó examinar conjuntamente los informes a fin de:

- .1 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualquier punto que requiera aclaración;
- .2 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo; y
- .3 confirmar que en todos los informes se indica que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por las Partes interesadas.

12.21 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para la evaluación de información proporcionada respecto de 10 Partes en el Convenio de formación y pidió a la Secretaría que publicase una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.16.

### **Aprobación de personas competentes**

12.22 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por Estados Miembros (MSC 96/12/1) y encargó a la Secretaría que publicara una circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.28.

12.23 A este respecto, el Presidente instó a los Estados Miembros a designar personas competentes adicionales para que asistan al Secretario General.

## **13 PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN**

### **Informe del 3º periodo de sesiones del Subcomité**

13.1 El Comité, tras examinar las medidas cuya adopción se pide en el párrafo 2 del documento MSC 96/13, aprobó el proyecto de circular MSC-MEPC: "Ejemplo de certificado de protección para productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno", que figura en el anexo, a reserva de que el MEPC 70 lo aprobase (véanse también el párrafo 22.3 y el anexo 1 del documento PPR 3/22).

## 14 NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

### CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 3º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

#### Generalidades

14.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 3º periodo de sesiones del Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR) (NCSR 3/29 y MSC 96/14), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### Correcciones de los sistemas de organización del tráfico actuales

14.2 El Comité aprobó la circular COLREG.2/Circ.66/Corr.[...] sobre correcciones de las modificaciones de los dispositivos de separación de tráfico actuales "A la altura de Friesland", así como la circular SN.1/Circ.327/Corr.[...] sobre correcciones de las modificaciones de la derrota obligatoria para buques tanque entre el North Hinder y la Bahía Alemana, y acordó que dichas correcciones tuvieran efecto inmediato.

#### Dispositivos de separación del tráfico (DST) y medidas conexas

14.3 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó el establecimiento de los siguientes dispositivos de separación del tráfico nuevos y las enmiendas a los siguientes dispositivos de separación del tráfico existentes, así como las medidas conexas:

- .1 establecimiento de nuevos dispositivos de separación del tráfico "A la altura de la costa sudoriental de Australia";
- .2 establecimiento de un nuevo dispositivo de separación del tráfico "En el canal de Córcega";
- .3 modificaciones del dispositivo de separación del tráfico existente "En los accesos al Hoek Van Holland (*Hook of Holland*) y en el North Hinder" y medidas conexas, que sustituyen a las zonas de precaución "En los accesos al Hoek Van Holland (*Hook of Holland*) y en el North Hinder";

- .4 modificaciones del dispositivo de separación del tráfico existente "En West Hinder"; y
- .5 modificaciones del dispositivo de separación del tráfico existente "En Bornholmsgat",

para su distribución mediante una circular de la serie COLREG.2/Circ.[...].

#### **Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico (DST)**

14.4 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó el establecimiento de las nuevas medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, y las modificaciones de las existentes, que se indican a continuación:

- .1 establecimiento de nuevas derrotas de dos direcciones y zonas de precaución "En los accesos al estuario del Escalda", que sustituyen a la zona de precaución existente "En las proximidades de los bancos de Thornton y Bligh";
- .2 establecimiento de nuevas medidas de organización del tráfico "En el parque eólico de Borssele"; y
- .3 modificaciones de la zona a evitar existente "A la altura de la costa de Ghana en el océano Atlántico",

para su distribución mediante una circular de la serie SN.1/Circ.[...].

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

14.5 El Comité decidió que se implantaran del siguiente modo las nuevas medidas de organización del tráfico que se indican en los párrafos 14.3 y 14.4:

- .1 las medidas de organización del tráfico que se indican en los párrafos 14.3.1, 14.3.2 y 14.4.3, el 1 de diciembre de 2016;

- .2 las medidas de organización del tráfico que se indican en el párrafo 14.3.5, el 1 de enero de 2017; y
- .3 las medidas de organización del tráfico que se indican en los párrafos 14.3.3, 14.3.4, 14.4.1 y 14.4.2, el 1 de junio de 2017.

### **Reconocimiento de Galileo como componente del WWRNS**

14.6 Tras tomar nota de que se había recibido la declaración oficial prescrita en el párrafo 2.2.2 del anexo de la resolución A.1046(27), el Comité reconoció el sistema mundial de navegación por satélite "Galileo" como componente del Sistema mundial de radionavegación, para su distribución mediante una circular de la serie SN.1/Circ.[...].

### **Reconocimiento del sistema de comunicaciones móviles por satélite Iridium como proveedor de servicios para el SMSSM**

14.7 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que Iridium podría incorporarse en el SMSSM si se cumplían las cuestiones pendientes enumeradas en el anexo 1 del documento NCSR 3/WP.5, en el entendimiento de que, a partir de los informes de evaluación de la IMSO, el Subcomité asesoraría al Comité en el futuro sobre el reconocimiento, cuando se hubieran cumplido las cuestiones determinadas.

### **Normas de funcionamiento del equipo de a bordo para el SMSSM a fin de incluir a los proveedores adicionales de servicios por satélite del SMSSM**

14.8 El Comité examinó el ámbito de aplicación de las normas de funcionamiento del equipo de a bordo para el SMSSM a fin de incluir a los proveedores adicionales de servicios por satélite del SMSSM. Tras tomar nota de que las delegaciones que hicieron uso de la palabra respaldaron en su mayoría que las normas de funcionamiento nuevas tuvieran un carácter general, el Comité acordó que dichas normas de funcionamiento fueran aplicables a todo equipo nuevo de cualquiera de los proveedores que se aprobase después de la fecha efectiva. En este contexto, se tomó nota de que sería necesario contar con un periodo de transición para el equipo que ya estuviera elaborándose.

### **Examen pormenorizado del SMSSM**

14.9 El Comité aprobó, de conformidad con el plan de trabajo revisado (NCSR 1/28, anexo 11), los resultados del examen pormenorizado del SMSSM (NCSR 3/29, anexo 7) y la continuación del proyecto de elaboración del plan de modernización.

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

14.10 El Comité recordó que el MSC 95, durante una sesión especial sobre la migración mixta en condiciones peligrosas por mar, remitió al Subcomité NCSR las "Orientaciones para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas" a fin de que las examinara, y encargó al NCSR 3 que presentara un informe al MSC 96.

14.11 Tras tomar nota de los resultados de las deliberaciones mantenidas en el NCSR 3, el Comité alentó a los Estados Miembros y organizaciones observadoras a que fomentasen al máximo la disponibilidad de las orientaciones del sector, y acordó que el Subcomité no adoptara ninguna otra medida respecto de dichas orientaciones.

### **AVANCES EN LA ELABORACIÓN DEL SISTEMA DE INTERCAMBIO DE DATOS POR ONDAS MÉTRICAS (VDES)**

14.12 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en el documento MSC 96/INF.10 (IALA), en el que se da cuenta de los avances en la elaboración del Sistema de intercambio de datos por ondas métricas (VDES).

### **ENCUESTA DE SEGUIMIENTO DE LOS SERVICIOS METEOROLÓGICOS MARINOS DE 2016**

14.13 El Comité tomó nota de que la Organización Meteorológica Mundial (OMM) estaba llevando a cabo su encuesta de seguimiento de los servicios meteorológicos marinos de 2016, y que había pedido al Secretario General que alentase a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que invitasen a los usuarios a participar en la encuesta en línea. En consecuencia, el Comité instó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que invitaran a los usuarios a participar en la encuesta en línea utilizando el vínculo <http://www.wmo.int/MMMS016>.

## **LANZAMIENTO DE MISILES SIN EMISIÓN DE AVISOS NÁUTICOS**

14.14 El Comité tomó nota de la declaración presentada por la delegación de la República de Corea, que figura en el anexo [...], en la que se manifiesta la preocupación de dicho país por el lanzamiento de misiles sin emisión de avisos náuticos por parte de la República Popular Democrática de Corea, así como por las correspondientes interferencias del GPS.

14.15 Las delegaciones de Australia, Francia, Estados Unidos, Islas Marshall y Japón manifestaron también su preocupación y compartieron la opinión de la República de Corea, tal como se indica en el anexo [...].

14.16 El Comité tomó nota de la respuesta de la delegación de la República Popular Democrática de Corea, que figura en el anexo [...].

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

### **Generalidades**

15.1 El Comité recordó que el MSC 95 (MSC 95/22, párrafo 13.3) había pedido al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara al MSC 96 una evaluación preliminar de las repercusiones que tendrían, con respecto a la creación de capacidad y las necesidades de asistencia técnica, la aprobación de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento que se aprobaron durante dicho periodo de sesiones.

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

15.2 El Comité examinó el documento MSC 96/15 (Vicepresidente), en el que se facilitan los resultados de la evaluación preliminar antedicha, y aceptó la evaluación de que algunos puntos repercutirían en la creación de capacidad y de que cabía la posibilidad de que fuera necesaria la asistencia técnica, aspecto que podría abordarse a través del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización. Por consiguiente, el Comité concluyó que no era necesario constituir el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) en el presente periodo de sesiones.



---

## Evaluación preliminar para el próximo periodo de sesiones

15.3 El Comité solicitó al Vicepresidente que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara en el MSC 97 una evaluación preliminar de las repercusiones que tendría en la creación de capacidad y las necesidades de asistencia técnica la aprobación de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en el presente periodo de sesiones.

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

17.1 Al examinar el documento MSC 96/17 (Secretaría), el Comité tomó nota, en particular, de que:

- .1 la circular MSC.4/Circ.232, en la que se incluye el informe anual sobre los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques de 2015, se había publicado en abril de 2016;
- .2 los coautores del sector de las mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia (BMP 4) habían anunciado una zona de alto riesgo (HRA) revisada, con efecto desde el 1 de diciembre de 2015.
- .3 el Centro de intercambio de información del Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (ReCAAP-ISC) había publicado una nueva guía regional para luchar contra la piratería y los robos a mano armada en Asia;
- .4 el edificio del Centro regional de formación de Djibouti, cuyo propósito es contribuir a la protección marítima regional y a la formación en la lucha contra la piratería en la región, se había inaugurado oficialmente el 12 de noviembre de 2015;
- .5 solamente un escaso número de Estados Miembros había facilitado a la Organización información sobre los puntos de contacto nacionales para la comunicación a la Organización de la información sobre los actos de piratería y los robos a mano armada; y

- .6 en septiembre/octubre de 2015 se había llevado a cabo, con carácter voluntario, un procedimiento oficial de consultas sobre el uso del servicio de distribución para proporcionar automáticamente al centro de intercambio de información marítima para el golfo de Guinea (MTISC-GoG) la información LRIT de los Estados de abanderamiento.

17.2 En las correspondientes deliberaciones, la mayoría de las delegaciones que intervinieron, tomando nota de los resultados positivos del uso del servicio de distribución LRIT en el golfo de Adén y el océano Índico occidental y el creciente número de ataques piratas en el golfo de Guinea, respaldó la ampliación del uso del servicio de distribución LRIT al golfo de Guinea y se permita proporcionar voluntariamente información LRIT del Estado de abanderamiento al centro de intercambio de información marítima para el golfo de Guinea (MTISC-GoG).

17.3 En consecuencia, el Comité autorizó la ampliación del uso del servicio de distribución LRIT al golfo de Guinea y pidió a la Secretaría que preparase un proyecto de resolución MSC a este respecto para su examen y adopción por el MSC 97.

17.4 El Comité también instó a los Estados Miembros a:

- .1 informar a la Organización sobre los puntos de contacto nacionales para la comunicación a la Organización de la información sobre los actos de piratería y los robos a mano armada, mediante el módulo del GISIS sobre los puntos de contacto; y
- .2 seguir proporcionando información sobre los actos de piratería y los robos a mano armada, por medio de la dirección de correo electrónico (marsec@imo.org), de la Secretaría, utilizando el formulario de notificación que figura en el apéndice 5 de la circular MSC.1/Circ.1333/Rev.1.

17.5 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 96/INF.5 (ReCAAP-ISC), que contiene una actualización de las actividades llevadas a cabo por el ReCAAP-ISC y la situación de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra buques en Asia durante 2015, así como la actualización verbal del ReCAAP.

17.6 El Comité también tomó nota con agradecimiento de la información facilitada en el documento MSC 96/INF.11 (Islas Marshall), en el que se facilita un informe sobre la marcha de la ultimación de un estudio exhaustivo del número de armerías flotantes en las zonas de alto riesgo a fin de determinar el alcance de sus propios métodos de funcionamiento e invitó a los Estados de abanderamiento a que consideren respaldar la ultimación del estudio exhaustivo.

## **18 MIGRACIÓN MIXTA EN CONDICIONES PELIGROSAS POR MAR**

18.1 El Comité recordó que el MSC 95, durante una sesión especial sobre la migración mixta en condiciones peligrosas por mar celebrada con el fin de examinar los resultados de la Reunión interorganismos de alto nivel, había examinado cuestiones clave de su competencia, incluida la búsqueda y salvamento y el funcionamiento de los buques mercantes, dados los recientes casos de salvamento en masa de migrantes.

18.2 El Comité recordó que el MSC 95 había:

- .1 acordado incluir en el orden del día del MSC 96 un punto titulado "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar";
- .2 invitado a los Estados Miembros a que presenten documentos al MSC 96 en los que se sigan abordando estas cuestiones y las sugerencias planteadas en el MSC 95;
- .3 incluido el resultado previsto 5.1.2.2 (Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar) en el orden del día del NCSR 3 a partir del orden del día bienal para 2016-2017; y
- .4 remitido las "Orientaciones para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas" al Subcomité NCSR a fin de que las examinase, y había encargado al NCSR 3 que presentase el correspondiente informe al MSC 96.

18.3 El Comité recordó también que el MSC 95, tras haber examinado los documentos MSC 95/21/10 y Add.1 (Secretaría), que tratan de las bases de datos conjuntas

OMI/OIM/UNODC sobre los sucesos relacionados con los migrantes y sobre los presuntos traficantes y los buques sospechosos, había:

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

18.4 El Comité tomó nota de que la A 29, sobre la base de las decisiones adoptadas en el MSC 95 y el LEG 102, había aprobado un nuevo resultado titulado "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar" en el Plan de acción de alto nivel de la Organización, asignando al MSC, el Comité jurídico y el Comité de facilitación el papel de órganos superiores.

18.5 Se informó al Comité de que, a invitación de Italia, se había celebrado en la sede de la OMI del 21 de septiembre de 2015 una reunión oficiosa para examinar el marco jurídico del rescate de migrantes mixtos en el mar.

18.6 El Comité recordó que el resultado del NCSR 3 relativo a las "Orientaciones para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas" ya lo había examinado el Comité dentro del punto 12 del orden del día, "Navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (cuestiones urgentes derivadas del 3º periodo de sesiones del Subcomité)".

18.7 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento relacionado con este punto del orden del día.

---

18.8 Se informó al Comité de los resultados del FAL 40 al respecto y, concretamente de que:

- .1 el FAL 40 había tomado nota de la información de la nueva plataforma interorganismos para compartir información sobre el tráfico ilícito de migrantes por mar, y que había instado a los Gobiernos Miembros a que presentasen a la Organización información oportuna y precisa sobre los sucesos con migrantes y sobre los presuntos traficantes y los buques sospechosos a través del módulo de facilitación del GISIS.
- .2 tras considerar la petición del MSC 95 de examinar la circular MSC/Circ.896/Rev.1, el FAL 40 había acordado que:
  - .1 se debería mantener el carácter no obligatorio del texto de las directrices;
  - .2 se debería suprimir el primer párrafo del anexo del proyecto de circular revisada sobre la Convención contra la Delincuencia Transnacional Organizada;
  - .3 el tercer párrafo del anexo del proyecto de circular revisada debería referirse a los Estados Miembros y no a los Gobiernos Contratantes;
  - .4 en cuanto al formato de notificación del apéndice del anexo del proyecto de circular revisada, el título del informe debería reflejar que se trata de sucesos relacionados con migrantes en el mar;
  - .5 en el formato de notificación, no estaba clara la diferencia entre la información que se solicita en la "Breve descripción del suceso y medidas adoptadas" y la que se solicita en "Detalles sobre el tráfico ilícito de migrantes". Estas dos entradas deberían unirse; y
  - .6 a fin de facilitar las actualizaciones en el futuro, la circular debería seguir siendo una circular MSC dentro del ámbito de competencias

del MSC, en lugar de convertirse en una circular conjunta MSC-FAL.

18.9 En vista de lo antedicho, el Comité encargó a la Secretaría que preparase un proyecto de circular MSC en el que se incluyan las enmiendas citadas para su examen por el Comité con miras a su aprobación.

[18.10 Tras haber examinado el documento MSC 96/WP.12, el Comité aprobó la circular MSC/Circ.896/Rev.2: "Medidas de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con la trata, el tráfico ilícito o el transporte de migrantes por mar".

18.11 El Comité autorizó a la Secretaría a efectuar cualquier enmienda de redacción que se considere necesaria durante la preparación del documento y a publicar la circular antedicha con la signatura MSC/Circ.896/Rev.2.]

18.12 Se informó al Comité del resultado del Simposio sobre migración por mar, celebrado en la Universidad Marítima Mundial en Malmö el 26 y 27 de abril de 2016, que reunió a una serie de organizaciones, expertos en cuestiones técnicas y académicos para abordar una serie de cuestiones relacionadas con la migración mixta por mar. Cinco grupos examinaron una evaluación de la migración por mar, los derechos humanos en relación con la migración, los migrantes y la trata de seres humanos por mar, aspectos de seguridad y protección de la migración por mar y el derecho internacional con respecto a los seguros y la responsabilidad civil.

18.13 En el simposio se señalaron diez necesidades críticas:

- .1 La necesidad de seguir presionando a las Naciones Unidas para que vuelva a examinar la cuestión de los refugios seguros para migrantes antes del embarco, en traslado de solicitantes de asilo y las personas más vulnerables a zonas seguras en embarcaciones adecuadas, es decir, transbordadores, apartándolos de esta manera de la trata y el tráfico de personas.
- .2 La necesidad de reconocer el bienestar de la gente de mar que puede quedar traumatizada por las horrendas misiones de rescate.

- .3 La necesidad de disponer de mejores recursos para las instalaciones de recepción, sin dejar que los Estados ribereños deban soportar estas cargas por su cuenta.
- .4 La necesidad de políticas de asilo más prácticas y pragmáticas.
- .5 La necesidad de examinar más detenidamente los factores propiciantes y de dejar de ser tan puntillosos y políticamente correctos respecto de niveles de corrupción y gobernanzas con frecuencia nefastas en países que están expulsando a su propia gente.
- .6 La necesidad de aprender mutuamente y apreciar el valor de la cooperación bilateral y entre organismos a nivel operacional.
- .7 La necesidad de la creación de capacidad, transferencia de tecnología y la ayuda a los menos capaces en todo el mundo respecto de las lecciones que se están aprendiendo en el mar y en tierra en la crisis actual.
- .8 La necesidad de informar regularmente, y con una mayor transparencia, para disipar los rumores que se extienden tan rápido en esta era de comunicaciones instantáneas y puede afectar a las reacciones de los migrantes.
- .9 La necesidad de una mejor comunicación entre las agencias gubernamentales y las compañías navieras (como hace el Centro de fusión de información (IFC) en Singapur), un elemento claramente útil que podría transferirse a otras partes ventajosamente.
- .10 La necesidad de que todas las partes interesadas proporcionen a los capitanes de los buques el máximo respaldo en sus misiones de rescate, de forma que no deban temer o dudar respecto de su necesidad de intervenir.

18.14 El Comité manifestó su agradecimiento a la UMM por organizar esta importante conferencia. En el sitio de la UMM de la Red puede encontrarse más información sobre el simposio en (<http://www.wmu.se/news/symposium>) y las comunicaciones pueden descargarse de la *Maritime Commons platform* de la UMM en [http://commons.wmu.se/migration\\_by\\_sea](http://commons.wmu.se/migration_by_sea).

---