



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
81º periodo de sesiones  
Punto 25 del orden del día

MSC 81/25  
24 mayo 2006  
Original: INGLÉS

## INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 81º PERIODO DE SESIONES

		<b>Página</b>
1	INTRODUCCIÓN	6
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	10
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	11
4	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	21
5	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	37
6	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	64
7	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (Informe del 48º periodo de sesiones y cuestiones urgentes derivadas del 49º periodo de sesiones del Subcomité)	75
8	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (Informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité)	81
9	LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (Informe del 9º periodo de sesiones del Subcomité)	89
10	SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (Informe del 51º periodo de sesiones del Subcomité)	92
11	ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS (Informe del 48º periodo de sesiones del Subcomité)	99

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

	<b>Página</b>	
12	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (Informe del 10º periodo de sesiones del Subcomité)	102
13	PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (Informe del 50º periodo de sesiones del subcomité)	105
14	FORMACIÓN Y GUARDIA (Informe del 37º periodo de sesiones del Subcomité)	108
15	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (Cuestiones urgentes derivadas del 10º periodo de sesiones del Subcomité)	112
16	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	115
17	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	117
18	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	122
19	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	127
20	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	131
21	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	133
22	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ	134
23	PROGRAMA DE TRABAJO	138
24	OTROS ASUNTOS	153
ANEXO 1	- RESOLUCIÓN MSC.201(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO	
ANEXO 2	- RESOLUCIÓN MSC.202(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO	
ANEXO 3	- RESOLUCIÓN MSC.203(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO	

- ANEXO 4 - RESOLUCIÓN MSC.204(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 5 - RESOLUCIÓN MSC.205(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)
- ANEXO 6 - RESOLUCIÓN MSC.206(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)
- ANEXO 7 - RESOLUCIÓN MSC.207(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)
- ANEXO 8 - RESOLUCIÓN MSC.208(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA AUTORIZACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES QUE ACTÚEN EN NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN (RESOLUCIÓN A.739(18))
- ANEXO 9 - RESOLUCIÓN MSC.209(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 10 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS II-1, II-2, III Y V DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)
- ANEXO 11 - PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE DIRECTRICES SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE DE LOS BUQUES DE PASAJE QUE NAVEGUEN POR ZONAS ALEJADAS
- ANEXO 12 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO SSCI
- ANEXO 13 - RESOLUCIÓN MSC.210(81) - NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES
- ANEXO 14 - RESOLUCIÓN MSC.211(81) - ACUERDOS PARA EL ESTABLECIMIENTO EN FECHA TEMPRANA DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES
- ANEXO 15 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 16 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

- ANEXO 17 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 1994
- ANEXO 18 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DSC
- ANEXO 19 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS XII/12.1.2 Y XII/13.1 DEL CONVENIO SOLAS Y AL MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES NUCLEARES DE PASAJE
- ANEXO 20 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS II-1/3-2 Y XII/6.3 Y AL APÉNDICE DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 21 - PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE LA NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES PARA LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE DE AGUA DE MAR DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES NUEVOS Y LOS ESPACIOS DE DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS
- ANEXO 22 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CIG)
- ANEXO 23 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO GC)
- ANEXO 24 - RESOLUCIÓN MSC.212(81) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE GRANELEROS QUÍMICOS (CÓDIGO CGrQ)
- ANEXO 25 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS (CÓDIGO CIQ) EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS
- ANEXO 26 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS 17, 18 Y 19 DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS (CÓDIGO CIQ)
- ANEXO 27 - DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO CORRESPONDIENTES
- ANEXO 28 - MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 29 - RESOLUCIÓN MSC.213(81) - NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES
- ANEXO 30 - RESOLUCIÓN MSC.214(81) - ENMIENDAS A LAS NORMAS REVISADAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT) DE A BORDO (RESOLUCIÓN A.861(20)) Y DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA SIMPLIFICADOS (RDT-S) (RESOLUCIÓN MSC.163(78))
- ANEXO 31 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

- ANEXO 32 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)
- ANEXO 33 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 34 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 35 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS
- ANEXO 36 - PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 37 - POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CSR-07 RELACIONADOS CON CUESTIONES VINCULADAS CON LOS SERVICIOS MARÍTIMOS
- ANEXO 38 - PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 39 - ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 40 - DISCURSO DEL SECRETARIO GENERAL CON OCASIÓN DEL 81º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- ANEXO 41 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO
- ANEXO 42 - DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS
- ANEXO 43 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA POPULAR DE CHINA
- ANEXO 44 - DECLARACIONES DEL OBSERVADOR DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)
- ANEXO 45 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE COREA
- ANEXO 46 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL YEMEN

## 1 INTRODUCCIÓN - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 81º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 10 al 19 de mayo de 2006 bajo la presidencia del Sr. I. Ponomarev (Federación de Rusia). También asistió el Vicepresidente del Comité, Sr. N. Ferrer (Filipinas).

1.2 Participaron en la reunión delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	INDONESIA
ANGOLA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ANTIGUA Y BARBUDA	IRLANDA
ARABIA SAUDITA	ISLANDIA
ARGELIA	ISLAS MARSHALL
ARGENTINA	ISRAEL
AUSTRALIA	ITALIA
AZERBAIYÁN	JAMAICA
BAHAMAS	JAPÓN
BAHREIN	JORDANIA
BANGLADESH	KENYA
BARBADOS	LETONIA
BÉLGICA	LIBERIA
BELICE	LITUANIA
BOLIVIA	LUXEMBURGO
BRASIL	MALASIA
BULGARIA	MALTA
CAMBOYA	MARRUECOS
CANADÁ	MÉXICO
COLOMBIA	NIGERIA
CÔTE D'IVOIRE	NORUEGA
CROACIA	NUEVA ZELANDIA
CUBA	PAÍSES BAJOS
CHILE	PAKISTÁN
CHINA	PANAMÁ
CHIPRE	PERÚ
DINAMARCA	POLONIA
DOMINICA	PORTUGAL
ECUADOR	QATAR
EGIPTO	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA CHECA
ESTONIA	REPÚBLICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA
FILIPINAS	DEL CONGO
FINLANDIA	REPÚBLICA DOMINICANA
FRANCIA	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA
GEORGIA	DE COREA
GHANA	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
GRECIA	RUMANIA
HONDURAS	SAINT KITTS Y NEVIS
HUNGRÍA	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
INDIA	SINGAPUR

SUDÁFRICA  
SUECIA  
TAILANDIA  
TRINIDAD Y TABAGO  
TÚNEZ  
TURQUÍA

TUVALU  
UCRANIA  
URUGUAY  
VANUATU  
VENEZUELA  
YEMEN

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

y el siguiente Estado no Miembro de la OMI:

ISLAS COOK

1.3 También participaron en la reunión representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

1.4 Asimismo, asistieron a la reunión observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)  
COMISIÓN EUROPEA (CE)  
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES  
ACUERDO RELATIVO AL PROGRAMA INTERNACIONAL COSPAS-SARSAT  
ASOCIACIÓN DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE ÁFRICA ORIENTAL Y  
MERIDIONAL (PMAESA)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES  
POR SATÉLITE (IMSO)

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

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y  
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)  
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)  
COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)  
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES  
LIBRES (CIOSL)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)  
BIMCO

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES  
(IICL)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE  
BUQUES (IFSMA)  
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE  
PETROLEROS (INTERTANKO)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)  
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA  
SECA (INTERCARGO)  
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA  
DIVERSIFICADA (IPTA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)  
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)  
INTERFERRY  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)

1.5 También asistieron a la reunión el Sr. A.I. Chrysostomou (Chipre), Presidente del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), y el Sr. Ben Owusu-Mensah (Ghana), Presidente del Comité de Cooperación Técnica. Estuvieron asimismo presentes los presidentes de todos los subcomités, excepto los presidentes de los subcomités BLG y FSI.

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

1.6 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto completo se recoge en el anexo 40.

### **Observaciones del Presidente**

1.7 En su respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General sus palabras y opiniones y aseguró que sus recomendaciones y peticiones se tendrían debidamente en cuenta durante las deliberaciones del Comité y de sus grupos de trabajo.

## Declaraciones de las delegaciones

1.8 El observador del CILC hizo referencia al trágico incendio que se produjo a bordo del buque dedicado a cruceros **Star Princess**. Expresó sus condolencias a las personas afectadas por el incendio y agradeció al Secretario General su iniciativa para determinar con celeridad las medidas que debía examinar de inmediato el Comité. Señaló que la prioridad más alta del sector de cruceros era garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, las tripulaciones y los buques, y, a fin de que un suceso como el acaecido no volviera a producirse nuevamente, se han implantado sin demora alguna procedimientos operacionales mejorados. Además, tan pronto como se identificó la fuente del intenso calor y la rápida propagación del incendio, el CILC distribuyó un aviso de seguridad urgente a sus miembros. El observador declaró que el CILC apoya plenamente la elaboración con carácter prioritario de las oportunas enmiendas al Convenio SOLAS y de una circular provisional que aborde el carácter urgente de esta cuestión.

1.9 La delegación de Egipto hizo referencia al buque **Al Salam Boccaccio 98**, de pabellón panameño, que se hundió en aguas internacionales después de abandonar el puerto de Daba en el Mar Rojo, a una distancia de 43 millas del litoral de Arabia Saudita. La delegación señaló que las autoridades egipcias, tras ser informadas del suceso, habían adoptado las medidas adecuadas para salvar a los pasajeros y a la tripulación, y mencionó que el Secretario General viajó a Egipto y ofreció a este país el máximo apoyo práctico. Francia y el Reino Unido también prestaron una ingente asistencia a Egipto. Se convino en que era necesario constituir un comité internacional de investigación que determinara las causas de este terrible accidente, y en que el Sr. T. Allan fuera a Egipto. El Sr. Allan evaluó el modo en que el comité anteriormente mencionado estaba cumpliendo su responsabilidad respecto de la seguridad del transporte marítimo, así como cuestiones relativas a la seguridad en los puertos, la función de las sociedades de clasificación y las investigaciones de siniestros. Asimismo, el Ministro de Transporte de Egipto reiteró la importancia de la credibilidad y transparencia de la investigación realizada, la cual determinará las causas de esta tragedia, con la contribución de los miembros competentes de los comités de investigación. La OMI recibirá las conclusiones del comité internacional de investigación con respecto a la formulación de las recomendaciones adecuadas para mejorar la seguridad marítima en general y en Egipto, en particular.

1.10 La delegación de Panamá también hizo referencia al suceso del **Al Salam Boccaccio 98** y agradeció a la Organización la rápida asistencia que había prestado al comité de investigación, compuesto de representantes de la República de Panamá y Egipto. En este contexto, la delegación reafirmó la importancia de analizar nuevamente las medidas de protección contra incendios a bordo de los buques, particularmente, a bordo de buques de pasaje de transbordo rodado. La delegación también agradeció a todas las personas que habían prestado apoyo al equipo de investigación, incluida la Organización, la rapidez con que se había recuperado el registrador de datos de la travesía y se habían descargado los datos, puesto que este hecho revestía una gran importancia para determinar la causa del accidente. La delegación concluyó su intervención señalando que las partes encargadas de la investigación, trabajando juntas, pronto podrán presentar un informe preliminar que será útil para todas las partes interesadas y recogerá las conclusiones.

1.11 La delegación de Bahrein hizo referencia a la zozobra del bagala **Al-Dana** cuando estaba realizando un crucero regular con 131 pasajeros y tripulantes a bordo y que tuvo como resultado el fallecimiento de 58 personas. El bagala había sido construido originalmente como embarcación pesquera, y se le habían realizado importantes modificaciones para que pudiese transportar pasajeros. El comité de investigación técnica había determinado que el bagala no presentaba estabilidad al estar atracado al costado antes de iniciar el viaje. Asimismo, el comité

mencionado, con la asistencia de un equipo de arquitectos e ingenieros navales, está realizando una prueba de estabilidad y analizando los datos obtenidos con miras a determinar la estabilidad actual del bagala. Posteriormente evaluará el estado del bagala antes y durante su último viaje, y también determinará su capacidad de transporte de pasajeros. Está previsto que el informe definitivo se presente en los próximos 30 días.

1.12 La delegación de Chipre declaró que, tras el incendio producido la semana anterior a bordo del buque dedicado a cruceros **Calypso**, deseaba aprovechar la oportunidad para informar al Comité de que estaba investigando el suceso junto al Reino Unido y presentaría a la Organización los resultados de la investigación a la mayor brevedad posible. Chipre también deseaba expresar su agradecimiento a los Gobiernos de Francia y el Reino Unido, así como a todas las embarcaciones que habían prestado asistencia al buque y su tripulación para la satisfactoria evacuación de todos los pasajeros a bordo en condiciones de seguridad.

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

1.13 El Comité adoptó el orden del día (MSC 81/1) y un calendario provisional, que se utilizará a modo de guía durante el periodo de sesiones (MSC 81/1/1, anexo, enmendado). El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos examinados en relación con cada punto, figura en el documento MSC 81/INF.17.

1.14 En las secciones del presente informe se da cuenta de las decisiones del Comité sobre la constitución de grupos de trabajo y de redacción al tratar los correspondientes puntos del orden del día.

### **Verificación de poderes**

1.15 Se informó al Comité de que los poderes de las delegaciones que asistían al periodo de sesiones habían sido verificados y estaban en orden.

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

### **Resultados del 55º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica**

2.1 El Comité tomó nota de los resultados del 55º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (MSC 81/2) y examinó la información facilitada en relación con el punto 16 del orden del día (Subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas).

### **Resultados del 94º y el 95º periodos de sesiones ordinarios y del 23º periodo de sesiones extraordinario del Consejo**

2.2 El Comité tomó nota de los resultados del 94º y el 95º periodos de sesiones ordinarios y del 23º periodo de sesiones extraordinario del Consejo (MSC 81/2/1) sobre las cuestiones relacionadas con su labor.

### **Resultados del 32º periodo de sesiones del Comité de Facilitación**

2.3 El Comité tomó nota de los resultados del 32º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (MSC 81/2/2) y examinó la información facilitada en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

### **Resultados del 53° y el 54° periodos de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino**

2.4 El Comité tomó nota de los resultados del 53° y el 54° periodos de sesiones del MEPC (MSC 81/2/3 y Add.1) y examinó la información facilitada en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

### **Resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea**

2.5 El Comité tomó nota de los resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 81/2/4) y examinó la información facilitada en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

### **Resultados del 91° periodo de sesiones del Comité Jurídico**

2.6 El Comité tomó nota de los resultados del 91° periodo de sesiones del Comité Jurídico (MSC 81/2/5) y examinó la información facilitada en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

### **Resultados de la Conferencia diplomática sobre la revisión de los tratados SUA**

2.7 El Comité tomó nota de los resultados de la Conferencia diplomática sobre la revisión de los tratados SUA (MSC 81/2/6).

## **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 participar en el examen y la adopción de las propuestas de enmiendas a:

- .1 los capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII de dicho 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 SOLAS 1974;
- .3 el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla III/3.10 del Convenio SOLAS 1974;
- .4 las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS 1974; 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 SOLAS 1974.

3.2 Durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes los Gobiernos Contratantes que constituían más de un tercio del total de Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio.

3.3 Las propuestas de enmiendas a los capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS, y a los códigos y directrices obligatorios en virtud del Convenio, se distribuyeron, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, a todos los miembros de la OMI y a los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio mediante las circulares N° 2630, de 14 de julio de 2005 (capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS, Código SSCI, Código IDS, y resolución A.739(18)), circular N° 2673, de 31 de octubre de 2005 (Código IMDG, enmienda (33-06)) y circular N° 2681, de 8 de noviembre de 2005 (capítulo V, disposiciones relativas a identificación y seguimiento de largo alcance).

3.4 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS a participar en el examen y la adopción de las propuestas de enmiendas al Anexo del Protocolo. Durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes las Partes que constituían más de un tercio de las Partes en el Protocolo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

3.5 Las propuestas de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS se distribuyeron, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, a todos los miembros de la OMI y a las Partes en dicho Protocolo, mediante la circular N° 2644, de 30 de junio de 2005.

3.6 Se invitó a las Partes en el Convenio de Formación 1978 a participar en el examen y la adopción de las propuestas de enmiendas a los capítulos I y VI del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado; a las secciones A-VI/2 y A-VI/5 de la Parte A y a la sección B - VI/5 de la Parte B del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes las Partes que constituían más de un tercio 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.

3.7 Las propuestas de enmiendas al Convenio de Formación 1978 y a la Parte A del Código de Formación se distribuyeron, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) i) del Convenio de Formación 1978, a todos los miembros de la OMI y a las Partes en dicho Convenio mediante la circular N° 2649, de 27 de junio de 2005.

3.8 El MSC 80 aprobó las propuestas de enmiendas a la Parte B del Código de Formación, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones, y a su entrada en vigor en la misma fecha que las enmiendas al Convenio de Formación 1978 y a la Parte A del Código de Formación (véanse también los párrafos 3.33, 3.58 y 5.102).

## ***EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS***

### **EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974**

#### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS***

##### **Regla 9 - Contención del incendio**

##### **Regla 15 - Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables**

3.9 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a las reglas II-2/9 y II-2/15 del Convenio SOLAS (MSC 81/3, anexo 1) habían sido elaboradas por el FP 49 y aprobadas por el MSC 80.

3.10 Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que puedan realizarse.

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

##### **Regla 7 - Dispositivos individuales de salvamento**

3.11 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS (MSC 81/3, anexo 1) habían sido elaboradas por el DE 48 y aprobadas por el MSC 80.

3.12 Tras tomar nota de que no se habían presentado más observaciones sobre las propuestas de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que puedan realizarse.

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

##### **Regla 7 - Equipo radioeléctrico: Generalidades**

##### **Regla 9 - Equipo radioeléctrico: Zonas marítimas A1 y A2**

##### **Regla 10 - Equipo radioeléctrico: Zonas marítimas A1, A2 y A3**

3.13 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a las reglas del capítulo IV del Convenio SOLAS habían sido elaboradas por el COMSAR 9 y aprobadas por el MSC 80.

3.14 Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al capítulo IV, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que puedan realizarse.

***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS*****Regla 2 - Definiciones****Regla 19-1 - Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques**

3.15 El Comité acordó examinar las propuestas de enmiendas a la regla 2 y la nueva regla 19-1 que habían sido elaboradas en la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre protección marítima (17-19 de octubre de 2005) y oficialmente presentadas por el Reino Unido en relación con el punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) (Véanse los párrafos 5.79 a 5.89 y 5.113 a 5.116).

**Regla 22 - Visibilidad desde el puente de navegación**

3.16 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a la regla V/22 del Convenio SOLAS habían sido elaboradas por el NAV 50 y el MEPC 52 y aprobadas por el MSC 80.

3.17 Tras tomar nota de que no se habían presentado más observaciones sobre las propuestas de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que puedan realizarse.

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

3.18 El Comité recordó la decisión tomada en su 59º periodo de sesiones (MSC 59/33, párrafos 26.2 a 26.7) de adoptar un periodo de cuatro años como el intervalo de tiempo que debía mediar entre la entrada en vigor de enmiendas sucesivas a los convenios y códigos de carácter obligatorio. No obstante, también decidió entonces que la observancia de un intervalo de cuatro años dependía de que, en circunstancias excepcionales, la Organización pudiera adoptar e implantar nuevas enmiendas a intervalos más breves si, basándose en la experiencia adquirida, se estimaba necesario hacerlo para rectificar un error o por otras razones de peso.

3.19 Por consiguiente, el Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS, que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y entrar en vigor el 1 de julio de 2010. Por tanto, el Comité encargó al Grupo de redacción que preparase el texto del proyecto de resolución MSC que se requiere para su adopción.

3.20 Con respecto a las propuestas de enmiendas a las reglas V/2 y V/19-1, el Comité acordó examinar las condiciones de la entrada en vigor en relación con el punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) (véanse los párrafos 3.39, 3.41 y 5.116).

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS Y DIRECTRICES DE CARÁCTER OBLIGATORIO*****PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI***

3.21 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) (MSC 81/3, anexo 2) habían sido elaboradas por el FP 49 y aprobadas por el MSC 80, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al Código SSCI, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

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

3.22 El Comité acordó que las enmiendas al Código SSCI, que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

#### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS***

3.23 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) (MSC 81/3, anexo 3) habían sido elaboradas por el DE 48 y aprobadas por el MSC 80 y, tras dar su acuerdo a las observaciones formuladas por el FP 50 sobre las propuestas de enmiendas al Código IDS que figuran en el documento MSC 81/3/6, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

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

3.24 El Comité acordó que las enmiendas al Código IDS, que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

#### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG***

3.25 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código IMDG (MSC 81/3/3) fueron elaboradas por el DSC 10 y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS 1974 y con el procedimiento de enmienda del Código IMDG acordado por el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36.3), y, tras dar su acuerdo a las correcciones de las propuestas de enmiendas (MSC 81/3/3/Corr.1), confirmó su contenido a reserva de las posibles mejoras de redacción.

3.26 El Comité tomó nota de que, de conformidad con el procedimiento establecido en el MSC 75 para la adopción de enmiendas al Código IMDG, se invita a los Gobiernos Contratantes a que, con carácter voluntario, apliquen las nuevas enmiendas un año antes de la fecha de su entrada en vigor. Durante dicho periodo, se deberá aceptar el transporte de mercancías peligrosas en cumplimiento del Código IMDG en vigor o bien del Código que incorpora las nuevas enmiendas (MSC 75/24, párrafo 7.36.5). Por consiguiente, las enmiendas, de adoptarse, podrán aplicarse con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2007, en espera de su entrada en vigor el 1 de enero de 2008.

#### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA AUTORIZACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES QUE ACTÚEN EN NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN (RESOLUCIÓN A.739(18))***

3.27 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)) (MSC 81/3, anexo 4) habían sido elaboradas por el FSI 12 y aprobadas por el MSC 79, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas a las Directrices, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

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

3.28 El Comité acordó que las enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

**EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO DE FORMACIÓN 1978, ENMENDADO****Regla I/1 - Definiciones y aclaraciones****Capítulo VI, título - Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia****Regla VI/5 - Requisitos para la expedición de títulos de suficiencia para oficiales de protección del buque**

3.29 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a la regla I/1, al título del capítulo VI y a la regla VI/5 del Convenio de Formación (MSC 81/3/1, anexo 1) habían sido elaboradas por el STW 36 y se aprobaron en el MSC 80.

3.30 Tras tomar nota de que no se habían recibido observaciones sobre las propuestas de enmiendas, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN*****Parte A del Código de Formación**

3.31 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a la parte A del Código de Formación (MSC 81/3/1) habían sido elaboradas por el STW 36 y aprobadas por el MSC 80, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al Código de Formación, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

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

3.32 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio de Formación 1978 y a la Parte A del Código de Formación, que se proponía adoptar en el actual periodo de sesiones, debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 y entrar en vigor el 1 de enero de 2008. También se acordó la fecha de 1 de julio de 2009, que supone un periodo de transición de 18 meses después de la entrada en vigor de las enmiendas, tal como se indica en el párrafo 4 de la regla VI/5.

**Parte B del Código de Formación**

3.33 Al examinar el documento MSC 81/3/4 y recordar que las correspondientes enmiendas a la Parte B del Código de Formación, adjuntas en el anexo del documento, fueron aprobadas por el MSC 80, el Comité acordó que estas enmiendas deberían surtir efecto en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio de Formación y a la Parte A del Código de Formación que se indica anteriormente, y encargó al Grupo de trabajo sobre protección marítima que tomara las medidas oportunas (véanse los párrafos 3.58 y 5.102).

## **PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS**

3.3 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS (MSC 81/3/2) habían sido preparadas por el FSI 11 y aprobadas por el MSC 80, y, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al anexo de dicho Protocolo, confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

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

3.35 El Comité tomó nota de que las enmiendas al anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que se propone adoptar en el actual periodo de sesiones, se considerarán aceptadas en la fecha en que sean aceptadas por dos tercios de las Partes en el Protocolo.

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

3.36 Tras un debate general en el Pleno, el Comité constituyó un grupo especial de redacción para que preparase los textos definitivos de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, el Convenio de Formación, las Partes A y B del Código de Formación, el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, el Código IMDG, el Código SSCI, el Código IDS y las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), junto con los correspondientes proyectos de resolución MSC y el proyecto de circular MSC, para su examen por el Comité y su adopción y aprobación, según proceda.

### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS Y NO OBLIGATORIOS**

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

3.37 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MSC 81/WP.4), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

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

3.38 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a los capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 1), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.201(81), que figura en el anexo 1.

3.39 El Comité ampliado también examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al capítulo V relativas a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que había preparado el Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSC 81/WP.5/Add.1, anexo 1), y las adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.202(81), que figura en el anexo 2 (véase también el párrafo 5.116).

3.40 Al adoptar la resolución MSC.201(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas a los capítulos II-2, III, IV y V del Convenio SOLAS debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en

vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

3.41 Al adoptar la resolución MSC.202(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al capítulo V relativas a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de enero de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

#### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO DE FORMACIÓN 1978, ENMENDADO**

3.42 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 95 Partes en el Convenio de Formación 1978, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Convenio de Formación 1978, enmendado, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 2), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.203(81), que figura en el anexo 3.

3.43 Al adoptar la resolución MSC.203(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio de Formación 1978, que las enmiendas adoptadas al Convenio debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo XII 1) a) vii) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de enero de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio de Formación 1978.

#### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS, ENMENDADO**

3.44 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 62 Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, enmendado, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 1), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.204(81), que figura en el anexo 4.

3.45 Al adoptar la resolución MSC.204(81), el Comité ampliado tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 1) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI b) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas adoptadas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS se considerarán aceptadas en la fecha en que dos tercios de las Partes en el Protocolo las acepten.

3.46 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las Partes en el Protocolo a que tomaran nota del procedimiento de aceptación específico aplicable a las enmiendas adoptadas al Protocolo, en el sentido de que se requería que las Partes adoptaran medidas positivas para aceptar las enmiendas a fin de que éstas entraran en vigor lo antes posible.

#### **ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS Y DIRECTRICES OBLIGATORIOS**

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

3.47 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código

IMDG, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 5), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.205(81), que figura en el anexo 5.

3.48 Al adoptar la resolución MSC.205(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IMDG debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de enero de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

3.49 El Comité recordó que, de conformidad con el procedimiento establecido en el MSC 75 para la adopción de enmiendas al Código IMDG, se invitaba a los Gobiernos a que, con carácter voluntario, aplicasen las nuevas enmiendas un año antes de la fecha de su entrada en vigor y reiteró que, durante dicho periodo, se deberá aceptar el transporte de mercancías peligrosas en cumplimiento del Código IMDG en vigor o bien del Código que incorpora las nuevas enmiendas (MSC 75/24, párrafo 7.36.5). Por consiguiente, las enmiendas, de adoptarse, podrían aplicarse con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2007, en espera de su entrada en vigor el 1 de enero de 2008.

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

3.50 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código SSCI, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 6), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.206 (81), que figura en el anexo 6.

3.51 Al adoptar la resolución MSC.206 (81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código SSCI debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

#### **Adopción de enmiendas al Código IDS**

3.52 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código IDS, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 7), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.207(81), que figura en el anexo 7.

3.53 Al adoptar la resolución MSC.207(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IDS debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique el Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

### **Adopción de enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18))**

3.54 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 8), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.208(81), que figura en el anexo 8.

3.55 Al adoptar la resolución MSC.208(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas a las Directrices debían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

### **Adopción de enmiendas al Código de Formación**

#### ***Enmiendas a la Parte A del Código de Formación***

3.56 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 95 Partes en el Convenio de Formación 1978, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a las secciones A-VI/2 y A-VI/5 de la Parte A del Código de Formación, que había preparado el Grupo de redacción (MSC 81/WP.4, anexo 3), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.209 (81), que figura en el anexo 9.

3.57 Al adoptar la resolución MSC.209(81), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) 2) del Convenio de Formación 1978, que las enmiendas adoptadas al Código de Formación debían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2007 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan las enmiendas, según lo prescrito en el artículo XII 1) a) vii) del Convenio) y entrar en vigor el 1 de enero de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio de Formación 1978.

#### ***Enmiendas a la Parte B del Código de Formación***

3.58 El Comité examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a la Parte B del Código de Formación (véanse también los párrafos 3.33 y 5.102), que había preparado el Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSC 81/WP.5, anexo 2), y las adoptó por unanimidad con miras a su distribución mediante la circular STCW.6/Circ.9. El Comité decidió que las enmiendas a la sección B-VI/5 de la Parte B del Código de Formación deberían surtir efecto en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio de Formación y a la Parte A del Código de Formación, a saber, el 1 de enero de 2008.

### **INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA**

3.59 Al adoptar las referidas enmiendas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, al preparar los textos auténticos de las enmiendas, según proceda, efectúe toda corrección del texto que se determine, y a que señale al Comité cualquier error u omisión que requiera la adopción de

medidas por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS o las Partes en el Convenio de Formación 1978.

## **4 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE**

### **Generalidades**

4.1 El Comité recordó que, en su 80º periodo de sesiones, tras estudiar los resultados de la labor de los subcomités respecto de las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje, había dado su acuerdo a un programa de trabajo revisado, que figura en el anexo del documento MSC 80/WP.11, y a la constitución del Grupo especial de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje en el presente periodo de sesiones.

### **Resultados de los subcomités**

4.2 El Comité recibió informes acerca de los resultados de la labor sobre la seguridad de los buques de pasaje realizada por el NAV 51, el SLF 48, el FP 50, el STW 37, el DE 49 y el COMSAR 10, preparados por la Secretaría (MSC 81/4 y Add.1), y, en particular, tomó nota de que:

- .1 el NAV 51 había sancionado el proyecto de resolución de la Asamblea acerca de las Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, con miras a su aprobación por el MSC 81 y su posterior adopción por la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones; había examinado los resultados del DE 48 sobre cuestiones relacionadas con el proyecto de normas de funcionamiento de los sistemas esenciales y había formulado recomendaciones para el DE 49 con respecto a los sistemas de navegación; y había invitado al MSC 81 a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido su labor;
- .2 el SLF 48 había dado su acuerdo a las modificaciones de su plan de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje con miras a su examen por el Comité; había formulado recomendaciones para el FP 50 y el DE 49 sobre cuestiones de su competencia; había continuado la labor sobre la elaboración de criterios para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad y de prescripciones obligatorias sobre los sistemas de detección de la entrada de agua y de supervisión continua del nivel de inundación; y había vuelto a constituir su Grupo de trabajo por correspondencia sobre seguridad de los buques de pasaje para que avanzara respecto de la cuestión en el lapso interperiodos con miras a su conclusión en el SLF 49;
- .3 el FP 50 había sancionado el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI sobre los centros de seguridad a bordo, los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma, la prevención de incendios, las zonas seguras y sistemas esenciales que han de estar operativos para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y para la evacuación y abandono del buque; y había invitado al MSC 81 a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido su labor;
- .4 el STW 37 había acordado que, en espera de la aprobación del Comité, el CILC debía utilizar la definición combinada de "zona segura" preparada por el FP 50

para incorporar este concepto en los cursos modelo pertinentes; había invitado al MSC 81 a que encargara al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano el examen de las cuestiones relacionadas con la necesidad de establecer directrices para el abandono de los buques abarloados en puerto, y a que ampliara hasta 2007 el plazo previsto de ultimación, teniendo en cuenta que todavía tenía que considerar los resultados del COMSAR 10 sobre las cuestiones relacionadas con la formación del personal de búsqueda y salvamento y la gente de mar con responsabilidades en el rescate;

- .5 el DE 49 había dado su acuerdo al proyecto de enmiendas a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS sobre los proyectos y disposiciones alternativos; había preparado normas de funcionamiento de los sistemas esenciales que han de estar operativos para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y para la evacuación y abandono del buque; y había invitado al MSC 81 a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido su labor; y
- .6 el COMSAR 10 había dado su acuerdo a varios proyectos de circulares MSC sobre cuestiones relacionadas con la búsqueda y el salvamento, incluidos los criterios y orientaciones pertinentes para los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas de los servicios SAR, y al proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS sobre los sistemas de rescate; y había invitado al MSC 81 a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido su labor.

4.3 Tras tomar nota de los avances realizados por el NAV 51, SLF 48, FP 50, STW 37, DE 49 y COMSAR 10 en relación con la seguridad de los buques de pasaje, el Comité refrendó, en términos generales, la labor llevada a cabo por dichos subcomités respecto de esta cuestión y acordó que, una vez establecido, el Grupo de trabajo debía tener en cuenta los resultados de la labor de estos subcomités al actualizar el plan de trabajo revisado sobre la seguridad de los buques de pasaje.

#### ***Resultados del FP 50***

4.4 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI preparado por el FP 50 (MSC 81/4), junto con los documentos presentados por Alemania (MSC 81/4/4), Noruega (MSC 81/4/5), Suecia (MSC 81/4/1) y los Estados Unidos y el CILC (MSC 81/4/2), y, tras decidir suprimir la exención de los buques de pasaje dedicados a viajes internacionales cortos que contempla el proyecto de regla II-2/21.1 del Convenio SOLAS, acordó remitir los documentos MSC 81/4/2 y MSC 81/4/5 al Grupo de trabajo para que continuara examinándolos junto con el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS preparado por el FP 50 (véanse también los párrafos 4.11 a 4.26).

#### ***Resultados del DE 49***

4.5 El Comité examinó el proyecto de enmiendas a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS sobre los proyectos y disposiciones alternativos, y el proyecto de normas de funcionamiento de los sistemas esenciales que han de estar operativos para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y para el abandono del buque, y, tras tomar nota de las opiniones expresadas por la delegación del Japón sobre la necesidad de elaborar los objetivos y prescripciones de funcionamiento relativos a las reglas de los capítulos II-1 y III del Convenio

SOLAS, encargó al Grupo de trabajo que continuara examinando el proyecto de enmiendas a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS y las directrices conexas, teniendo en cuenta dichas opiniones (véanse también los párrafos 4.11 a 4.40).

### ***Resultados del NAV 51 y el COMSAR 10***

4.6 El Comité examinó las cuestiones relacionadas con la búsqueda y el salvamento, incluidos los criterios y orientaciones pertinentes para los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, y el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS sobre los sistemas de rescate, junto con los documentos presentados por Noruega (MSC 81/4/5) y el Reino Unido (MSC 81/4/3), y, tras tomar nota de las opiniones expresadas sobre las cuestiones relacionadas con los sistemas de rescate, en particular con respecto a:

- .1 la aplicabilidad de las reglas propuestas, teniendo en cuenta que los buques de carga de gran tamaño, tales como los buques para el transporte de automóviles, no pueden aproximarse en condiciones de seguridad a las embarcaciones pequeñas por utilizar sistemas de rescate de tipo chigre;
- .2 cómo evaluar la altura de las olas;
- .3 si existe alguna duplicación o conflicto entre el proyecto de reglas y la regla existente III/26.4 del Convenio SOLAS relativa a los buques de pasaje de transbordo rodado;
- .4 si pueden utilizarse otros medios de rescate ya disponibles en los buques como alternativa a un sistema especializado de rescate; y
- .5 si sólo los buques que son altamente maniobrables pueden utilizar de manera fiable los sistemas de rescate de tipo chigre,

encargó al Grupo de trabajo que continuara examinando el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y las orientaciones conexas preparadas por el NAV 51 y el COMSAR 10, teniendo en cuenta las opiniones anteriormente señaladas (véanse también los párrafos 4.11 a 4.59).

### **Lecciones extraídas de la investigación sobre el siniestro del incendio a bordo del "Star Princess"**

4.7 Tras recordar la intervención del Secretario General en la cual expresaba su agradecimiento a la División de investigación de accidentes marítimos británica por su labor en el incendio del buque dedicado a cruceros **Star Princess**, y al Gobierno del Reino Unido por la rapidez con que había actuado a partir de las conclusiones de la División mencionada y por el alto grado de responsabilidad demostrado, el Comité examinó el documento MSC 81/4/6 (Reino Unido), en el cual se le proponía adoptar rápidamente una serie de medidas que se indican en el párrafo 16 de dicho documento.

4.8 Durante el examen, el Comité también recordó la declaración del observador del CILC, en la cual le había informado de que el CILC había distribuido un aviso de seguridad urgente a sus miembros en el que recomendaba que se realizara una evaluación del riesgo de incendio de los balcones y otras zonas externas, a fin de examinar los materiales, la construcción y los

sistemas de seguridad relacionados con los mismos, y de que los resultados de dicha evaluación del riesgo de incendio estarían disponibles en julio de 2006.

4.9 El Comité compartió la preocupación manifestada por el Reino Unido y el CILC sobre las cargas de fuego de los espacios de cubierta expuesta y acordó que la seguridad de los buques de pasaje debía reforzarse desde el punto de vista de la protección contra incendios, con la mayor rapidez posible, teniendo en cuenta la información facilitada en el documento MSC 81/4/6.

4.10 Tras tomar nota de las opiniones de algunas delegaciones de que debería presentarse a la Organización un informe de investigación completo antes de proceder a un examen exhaustivo de la seguridad contra incendios de las zonas externas de los buques de pasaje, el Comité acordó que, a corto plazo, se disponía de información suficiente para tomar medidas respecto de la seguridad contra incendios de los balcones, y encargó al Grupo de trabajo que considerase las medidas solicitadas en el párrafo 16 del documento MSC 81/4/6 y preparase las recomendaciones oportunas, tal como se indicaba en el mandato del Grupo de trabajo (véase el párrafo 4.11.7), para su examen por el Comité.

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

4.11 Tras los debates mencionados, el Comité constituyó el Grupo de trabajo y le encargó, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

- .1 examinar el proyecto de enmiendas a los capítulos II-1, II-2 y III del Convenio SOLAS y al Código SSCI preparado por el FP 50 (FP 50/21, anexo 1), DE 49 (DE 49/20, anexos 3 y 7) y COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 6);
- .2 examinar los proyectos de circulares MSC sobre las disposiciones alternativas y los sistemas esenciales preparados por el DE 49, que figuran en los anexos 4, 5 y 6 del documento DE 49/20;
- .3 examinar el proyecto de resolución de la Asamblea acerca de las Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, preparado por el NAV 51, que figura en el anexo 12 del documento NAV 51/19;
- .4 examinar el proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR preparado por el COMSAR 10, que figura en el anexo 22 del documento COMSAR 10/16;
- .5 examinar los proyectos de circulares MSC sobre búsqueda y salvamento preparados por el COMSAR 10, que figuran en los anexos 20, 21, 24, 26 y 27 del documento COMSAR 10/16;
- .6 examinar el plan de trabajo que figura en el anexo del documento MSC 80/WP.11, teniendo en cuenta los resultados de la labor del NAV 51, SLF 48, FP 50, STW 37, DE 49 y COMSAR 10 (MSC 81/4 y Add.1);

y formular las recomendaciones que estime oportunas; y

- .7 examinar el documento MSC 81/4/6, con miras a concluir la labor solicitada en el párrafo 16 del mismo, en particular para:

- .1 preparar una circular MSC sobre las medidas operacionales cuya implantación inmediata se recomienda, teniendo en cuenta el anexo del documento MSC 81/4/6;
- .2 preparar las enmiendas pertinentes al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta las deliberaciones sobre la estrategia y los principios para abordar las cuestiones indicadas en el documento MSC 81/4/6; y
- .3 asesorar sobre la necesidad de que el Grupo de trabajo se reúna en el lapso interperiodos a fin de avanzar en la elaboración del proyecto de enmiendas relacionadas con esta cuestión, y, si dicha reunión se estima necesaria, asesorar sobre su duración.

### **Informe del grupo de trabajo**

4.12 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 81/WP.6), el Comité lo aprobó, en términos generales y tomó las medidas que se indican a continuación. Informe del grupo de trabajo

### **Generalidades**

4.13 El Comité tomó nota de que el Grupo, antes de dar inicio a sus deliberaciones, había recordado que desde que se dio comienzo a esta iniciativa, el Comité había reconocido el amplio alcance y la complejidad de las cuestiones a tratar y había observado que la elaboración de disposiciones adecuadas sobre seguridad tomaría mucho trabajo, con miras a garantizar que éstas puedan perdurar en el tiempo y se sientan bases sólidas para seguir desarrollándolas. Teniendo esto presente, el Comité manifestó su agradecimiento a todos los subcomités a los que se habían asignado labores relacionadas con la iniciativa de la seguridad de los buques de pasaje por haber contribuido a alcanzar los objetivos estratégicos acordados en el MSC 74.

### ***Proyectos de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS***

4.14 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado los proyectos de enmienda relativo a proyectos y disposiciones alternativos del capítulo II-1 del Convenio SOLAS (partes C, D y E) elaborados por el DE 49 (DE 49/20, anexo 3), tomando en consideración las opiniones del SLF 48 de que la nueva regla II-1/4-2 del Convenio SOLAS ya aborda adecuadamente esta cuestión, y que la metodología probabilista es, por su propia naturaleza, una norma orientada a unos objetivos que permite cualquier compartimentado, a reserva de cumplir con el nivel exigido de conservación de la flotabilidad.

4.15 En relación con las observaciones presentadas en el Pleno con respecto a la conveniencia de enmendar el capítulo II-1 del Convenio SOLAS a fin de incluir declaraciones de objetivos y prescripciones funcionales para cada regla (de manera similar al capítulo II-2 del Convenio SOLAS) a fin de que haya un conjunto coherente de criterios sobre la resistencia, el Comité tomó nota de que el Grupo había convenido con la opinión manifestada por el DE 49 de que tales prescripciones no eran necesarias dado que los análisis de los sistemas de máquinas exigidos por las antedichas disposiciones requieren que el objetivo de las disposiciones de carácter prescriptivo (con respecto a las cuales se proponen los proyectos alternativos) se utilicen como base del antedicho análisis.

4.16 Tras tomar nota de esta opinión, el Comité estudió la propuesta del Grupo de encargar al Subcomité DE que elaborara declaraciones de objetivos y prescripciones funcionales para cada regla (de manera similar al capítulo II-2 del Convenio SOLAS), como un proyecto a largo plazo, teniendo en cuenta que un ejercicio de este tipo no es sencillo, y que puede exigir un gran número de enmiendas al antedicho capítulo a fin de garantizar que las reglas no tengan declaraciones de objetivos y prescripciones funcionales duplicadas, pero no respaldó la propuesta del Grupo al estimar que podría ser incompatible con la labor sobre normas basadas en objetivos.

### **Proyectos de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI**

#### *Definiciones de zonas seguras y centros de seguridad*

4.17 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado los proyectos de definiciones de zonas seguras y centros de seguridad elaborados por el SLF 48 (SLF 48/21, párrafo 6.19.1) y el FP 50 (FP 50/21, anexo 1) junto con el documento MSC 81/4/2 (Estados Unidos y CILC) y, tras haber acordado en utilizar la definición combinada para zonas seguras de forma que abarque tanto los siniestros causados por fuego como por inundación, para ofrecer una perspectiva general, y había introducido cambios de menor importancia en las definiciones con miras a clarificarlas.

#### *Prevención y detección de incendios*

4.18 Al examinar el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI respecto de cuestiones relacionadas con la prevención y detección de incendios a bordo de los buques de pasaje, elaborado por el FP 50 (FP 50/21, anexo 1), el Comité tomó nota de que el Grupo había introducido cambios de menor importancia en el proyecto de reglas relativas a la seguridad de los conductos de evaluación del equipo de cocina instalado en las cubiertas expuestas, los sistemas de ventilación de las lavanderías principales y el sistema de alumbrado de las vías de evacuación. Respecto de la provisión de sistemas de ventilación para las lavanderías principales, el Comité tomó nota de que las nuevas disposiciones, redactadas por el FP 50, eran aplicables tanto a los buques de pasaje como a los buques de carga y que el Grupo había decidido limitar el alcance de la regla de modo que sólo abarque a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, teniendo en cuenta que su mandato se centra en la seguridad de los buques de pasaje.

#### *Umbral de siniestro, regreso a puerto en condiciones de seguridad y zonas seguras*

4.19 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el documento MSC 81/4/5 (Noruega), junto con el proyecto de regla II-2/21 elaborado por el FP 50 (FP 50/21, anexo 1), en el que se recogen las prescripciones relativas al umbral de siniestro, el regreso a puerto en condiciones de seguridad y las zonas seguras, así como sobre la evacuación y el abandono ordenados del buque, y había decidido incluir en una regla diferente las disposiciones relativas a los sistemas que deben permanecer operacionales durante el abandono, puesto que los conceptos de "regreso a puerto en condiciones de seguridad" y de "evacuación y abandono ordenados" claramente tienen objetivos diferentes desde el punto de vista holístico (a saber, prevención del abandono y tiempo para el abandono).

4.20 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la aplicación de las nuevas prescripciones, teniendo en cuenta los documentos MSC 81/4/1 (Suecia) y MSC 81/4/5 (Noruega), así como las observaciones y decisiones adoptadas por el Pleno acerca de la aplicación de los nuevos principios, si es posible, a los buques de pasaje con menos de tres zonas

verticales principales, y había acordado ampliar el alcance del proyecto de regla II-2/21 de modo que abarque a los buques de pasaje con tres o más zonas verticales principales, puesto que tales buques también se beneficiarían de medidas de seguridad más rigurosas.

4.21 Al examinar el resto del proyecto de prescripciones sobre el regreso a puerto en condiciones de seguridad, el Comité tomó nota de que el Grupo sólo había introducido modificaciones de menor importancia en el proyecto de enmiendas aprobado por el FP 50, con miras a una mayor claridad, teniendo en cuenta la decisión del Pleno de suprimir la exención relativa a los viajes internacionales cortos.

#### *Tiempo para la evacuación y el abandono ordenado*

4.22 El Comité tomó nota de que Grupo había mantenido prolongadas deliberaciones sobre las cuestiones relacionadas con el tiempo para la evacuación y el abandono ordenados (en adelante denominado proyecto de regla II-2/22), teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y había acordado armonizar a la aplicación del proyecto de regla II-2/22 con la del proyecto de regla II-2/21, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno (véase el párrafo 4.20).

4.23 Al examinar las inquietudes manifestadas por Australia en el Pleno y ante el FP 50 (FP 50/3/2), en particular de que los sistemas de seguridad específicos deben funcionar durante tres horas para facilitar el abandono, pero que no está previsto que las zonas verticales principales proporcionen tres horas de protección contra el fuego, el Comité tomó nota de que el Grupo había señalado que en el proyecto de regla II-2/22 se había introducido un factor de seguridad, al exigirse que los sistemas de apoyo para el abandono sigan siendo operacionales después de la pérdida de una zona vertical principal. Además, el Comité señaló que en los instrumentos de la OMI no existen actualmente pruebas y/o normas de homologación para las divisiones "A-180".

4.24 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el documento presentado por Noruega (MSC 81/4/5) y, en especial, el carácter determinista del proyecto de regla II-2/22 así como si se debería llevar a cabo una evaluación de los riesgos para determinar, por ejemplo, de qué modo un incendio se propaga con arreglo a posibilidades determinadas de antemano y, tras recordar las deliberaciones mantenidas por el FP 50 sobre este tema había convenido en que, debido a la falta de criterios armonizados sobre la aplicación del análisis de los riesgos de incendio, tales evaluaciones habrían de conducir a resultados divergentes y demorar aún más la ultimación de la labor sobre este importante punto del orden del día.

#### *Centros de seguridad*

4.25 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de regla del capítulo II-2 del Convenio SOLAS respecto de los centros de seguridad (en adelante denominado proyecto de regla II-2/23) junto con el documento MSC 81/4/2 (Estados Unidos y el CILC) y había convenido en que el proyecto de regla II-2/23 debería aplicarse a todos los buques de pasaje nuevos, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno (véase el párrafo 4.20).

4.26 El Comité convino con la recomendación del Grupo en que se debería pedir al Subcomité NAV que elabore directrices sobre la configuración y el proyecto ergonómico de los centros de seguridad (o bien modificar la circular MSC/Circ.982), teniendo presente que el proyecto de regla II-2/23.4 especifica que la disposición y el proyecto ergonómico deberían tener en cuenta las directrices elaboradas por la Organización (véase también el párrafo 4.79).

## **Proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS**

### ***Medios de rescate para el salvamento de personas***

4.27 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de regla III/17-1 sobre sistemas de rescate, elaborado por el COMSAR 10, junto con los documentos MSC 81/4/3 (Reino Unido) y MSC 81/4/5 (Noruega) y mantuvo exhaustivas deliberaciones sobre la aplicación del proyecto de reglas antes mencionado a los buques de pasaje y de carga nuevos y existentes, así como sobre el concepto general que informó su elaboración, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno.

4.28 El Comité señaló que el Subcomité COMSAR había llevado a cabo una amplia y cuidadosa tarea conducida, en especial, por su Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento, respecto de la elaboración de las nuevas prescripciones. También señaló que el DE 49 había dado su conformidad, en principio, al proyecto de enmiendas que constituían la base de la labor del Subcomité COMSAR.

4.29 Al examinar si las normas de funcionamiento debían elaborarse antes de que se apruebe cualquier prescripción de carácter obligatorio, el Comité tomó nota de que la mayoría del Grupo había apoyado la opinión del Reino Unido de que el proyecto de regla III/17-1 establece un objetivo de proyecto útil para los proyectistas y fabricantes de equipos de salvamento y que se puede lograr fácilmente, teniendo en cuenta que tales medios de rescate ya están instalados a bordo de los buques de pasaje de trasbordo rodado. Por lo tanto, si se concede tiempo suficiente para la elaboración de las normas de funcionamiento pertinentes y la aprobación del sistema, se logrará el objetivo y las nuevas prescripciones resultarán muy útiles en cuanto a la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento en todo el mundo.

4.30 Tras tomar nota de las opiniones precedentes, el observador de la ICS, secundado por las delegaciones de Estados Unidos, Grecia, Japón, Islas Marshall, Panamá y la República de Corea, manifestó su apoyo a la elaboración de medidas para mejorar el rescate de las personas que se encuentren en el agua y/o en las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate, si bien señaló que seguía preocupado por cuando el proyecto de regla III/17-1 del SOLAS incluía elementos cuya viabilidad, racionalidad, realismo o justificación no se habían demostrado. Causaban especial preocupación la propuesta de aplicación del proyecto de enmienda a los buques nuevos y existentes, una fecha de aplicación previa al conocimiento de normas de funcionamiento y unas normas de formación y prescripciones sobre la dotación aún no especificadas para tales sistemas (véase asimismo el párrafo 4.36).

4.31 El Comité tomó nota de las preocupaciones de la delegación del Japón, respecto de que los buques de carga de gran tamaño, tales como los buques para el transporte de automóviles, no pueden acercarse a las embarcaciones pequeñas en condiciones de seguridad para la utilización de sistemas de rescate con chigre, y de la delegación de Grecia, de que tales sistemas sólo pueden ser utilizados por buques con una gran maniobrabilidad, teniendo en cuenta las dificultades que pueden encontrar los buques de todos los tamaños por lo que respecta a las restricciones operacionales y/o de construcción.

4.32 Tras examinar la cuestión precedente, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que la gente de mar ya está obligada a colaborar en las operaciones de búsqueda y salvamento, y que, por consiguiente, se le deberían brindar instrumentos mejores y más seguros para intervenir en tales operaciones.

4.33 Al examinar las inquietudes planteadas por la delegación del Japón respecto del cálculo de la altura de las olas, el Comité observó que el Grupo había opinado que esta cuestión, así como otras de carácter técnico, podían ser abordadas por las normas de funcionamiento que deben elaborarse, teniendo en cuenta que el criterio de la altura significativa de la ola de 3 m estaba basado en las normas existentes de la OMI. Sin embargo, el Comité tomó nota de que el Grupo había convenido en modificar los distintos proyectos de disposiciones sobre rendimiento (por ejemplo, 10 personas por hora, rescate de personas discapacitadas, etc), con miras a lograr una mayor claridad y uniformidad en la aplicación.

4.34 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la regla III/26.4 existente del Convenio SOLAS, en la que se estipula que los buques de pasaje de transbordo rodado han de estar equipados con medios eficaces para rescatar rápidamente del agua a los supervivientes y transferirlos de las unidades de rescate o de las embarcaciones de supervivencia al buque, y había acordado modificar la regla III/26.4 y el nuevo proyecto de regla III/17-1, de modo que los buques de pasaje de transbordo rodado existentes puedan conservar los equipos que ya poseen, teniendo en cuenta que los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos deberán cumplir con la regla III/17-1.

4.35 Tras examinar las cuestiones precedentes, el Comité tomó nota de que el Grupo había mantenido una prolongada deliberación sobre el establecimiento de una fecha de implantación adecuada para los buques de carga y de pasaje nuevos y existentes, teniendo en cuenta las preocupaciones señaladas en los párrafos anteriores, y su recomendación de que esa fecha sea, para todos los buques nuevos, el 1 de julio de 2012 y, respecto de los buques existentes, que corresponda a la realización del primer reconocimiento intermedio o de renovación, si esta fecha es anterior, tras la fecha de implantación, teniendo en cuenta que los Subcomités DE y STW deberán elaborar normas de funcionamiento técnico y disposiciones sobre formación para facilitar la aplicación de las nuevas prescripciones (véanse asimismo los párrafos 4.79)

4.36 Las delegaciones de la Federación de Rusia, Grecia, Islas Marshall, Japón, Malasia, Panamá, la República de Corea, Singapur y Venezuela, y el observador de la ICS, recordando el párrafo 4.30 *supra* en el que se indicaba que la elaboración de disposiciones pertinentes sobre seguridad requeriría bastante tiempo, si se deseaba garantizar que las mismas resultaran duraderas y su elaboración respondiese a fundamentos sólidos, y reconociendo que la fecha prevista para la implantación del proyecto de enmienda era 2012, opinaron que sería prematuro aprobar el proyecto de regla III/17-1 antes de que sea examinada tanto por el Subcomité DE como por el Subcomité STW y sin contar con la previa confirmación de las normas de funcionamiento. En su opinión, esta medida sería prudente y permitiría efectuar un examen exhaustivo de la viabilidad del concepto, elaborar normas de proyecto y de funcionamiento adecuadas y los requisitos de formación pertinentes, así como fijar un calendario realista para su implantación antes de que el Comité considere la posibilidad de aprobar este proyecto de enmienda.

4.37 Con respecto a las posibles dificultades que podrían encontrar algunos buques para maniobrar y utilizar los sistemas de rescate, la delegación de Australia instó al Comité a que tuviera en cuenta la función de tales sistemas en tanto que recursos SAR, especialmente en zonas de escaso tráfico. A este respecto, la delegación de Australia consideró que la exclusión de cualquier tipo de buques de la aplicación de estas prescripciones sería perjudicial para los recursos y la coordinación de las actividades SAR.

4.38 Tras examinar estas cuestiones, el Comité decidió no aprobar el proyecto de regla III/17-1 (Medios de rescate para salvamento de personas) y el proyecto de enmienda a la regla III/26.4

(Medios de salvamento) en este periodo de sesiones. No obstante, teniendo en cuenta las inquietudes manifestadas acerca de la dificultad para rescatar a personas en el mar, el Comité acordó que el Subcomité DE debería elaborar normas de funcionamiento de los sistemas de rescate de todos los tipos de buques, teniendo en cuenta las secciones pertinentes del documento del documento MSC 81/WP.6, con miras a preparar prescripciones obligatorias aplicables a todos los tipos de buques nuevos y existentes, que se implantarían a más tardar el 1 de julio de 2012. En este contexto, el Comité acordó asimismo que el Subcomité STW debería elaborar las correspondientes normas de formación una vez ultimadas estas normas de funcionamiento.

### **Declaración de la delegación del Reino Unido**

4.39 La delegación del Reino Unido, secundada por otras delegaciones, se mostró en desacuerdo con esta decisión y opinó que los buques regidos por el SOLAS deben poder salvar vidas, ya que los coordinadores SAR dependen de que tales buques desempeñen funciones de salvamento cuando no se disponga de medios SAR exclusivamente dedicados a tal fin (por ejemplo, helicópteros, embarcaciones de salvamento especializadas, etc.). Además, opinó que esta decisión iría claramente en detrimento de muchos otros aspectos de la labor desarrollada por el Comité en los últimos años en la esfera de la seguridad de los buques de pasaje, habida cuenta de que muchas partes del mundo, fuera de las costas en las que se dispone de unidades SAR especializadas, los buques regidos por el SOLAS pueden ser los *únicos* medios SAR disponibles. En el anexo 41 figura el texto completo de la delegación del Reino Unido.

#### *Proyectos y disposiciones alternativos*

4.40 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de enmiendas sobre los proyectos y disposiciones alternativos relativas al capítulo III del Convenio SOLAS, elaborado por el DE 49 (DE 49/20, anexo 3), y, tras enmendar la regla III/4.3 (Aprobación de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador), a fin de subrayar el nuevo procedimiento para la aprobación de los medios de salvamento de carácter innovador, acordó que se debía encargar al Subcomité DE que elaborase directrices para la aprobación de dispositivos de salvamento de carácter innovador (véase el párrafo 4.79).

### **Cuestiones relacionadas con el capítulo V del Convenio SOLAS**

4.41 El Comité tomó nota de que el NAV 51 había elaborado Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, a efectos de que las adopte la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones, y de que el Grupo había enmendado en consecuencia la nota de pie de página de la regla V/34 del Convenio SOLAS (Navegación segura y evitación de situaciones peligrosas), para hacer referencia a las nuevas Directrices, una vez que éstas se adopten (véase asimismo el párrafo 4.48).

### **Aprobación de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI**

4.42 El Comité observó que el Grupo había mantenido prolongadas deliberaciones sobre si debería recomendarse al Comité la aprobación, en el actual periodo de sesiones, de este proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI, con miras a su posterior adopción en el MSC 82 y, tras tomar nota de que el SLF 50 ultimaría la disposición sobre el regreso a puerto en condiciones de seguridad y los sistemas de detección de la entrada de agua, respaldó la opinión del Grupo de que toda modificación de los proyectos de reglas que elabore el SLF 49 no debería causar nuevas demoras respecto de la ultimación de la labor sobre esta importante iniciativa y de

la adopción prevista de las nuevas reglas, teniendo en cuenta que esta tarea se había desarrollado a lo largo de unos cinco años.

4.43 Habida cuenta de esta decisión, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS respecto de los siniestros por inundación, de modo que pueda distribuirse a tiempo para que lo adopte el MSC 82, teniendo en cuenta que el carácter holístico de este conjunto exige que todas las enmiendas se adopten al mismo tiempo. En este sentido, el Comité acordó conservar los proyectos de reglas II-1/8-1 (Capacidad de regreso a puerto de buques de pasaje con avería) y II-1/22-1 (Sistema de detección de entrada de agua y control del nivel de inundación par buques de pasaje) entre corchetes para que el SLF 49 las examine más a fondo, con miras a su adopción por el MSC 82.

4.44 En vista de la decisión anterior, el Comité encargó al SLF 49 que, con miras a la ultimación, tuviera a bien:

- .1 examinar el texto entre corchetes del proyecto de reglas II-1/8-1 y II-1/22.1;
- .2 examinar el texto entre corchetes en el proyecto de regla II-2/21 y II-2/23 sobre cuestiones relacionadas con los siniestros por inundación; y
- .3 elaborar las enmiendas pertinentes al proyecto de regla II-2/22, teniendo en cuenta que el párrafo 3.2 conexo sólo se aplica a los siniestros por incendio, dado que la regla mencionada se ha redactado únicamente desde la perspectiva de la seguridad contra incendios,

y remitir cualquier recomendación propuesta al MSC 82 para que éste la examine y tome las medidas que estime oportunas al adoptar las propuestas de enmiendas a los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS.

4.44 Habida cuenta de lo anterior, el Comité aprobó los proyecto de enmiendas a los capítulos I-1, II-2, III y V del Convenio SOLAS y al Código SSCI, que figuran en el anexo 10, y encargó al Secretario General que los distribuyera según lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS para que el MSC 82 los examine con miras a su adopción.

## **PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE DISPOSICIONES ALTERNATIVAS Y SISTEMAS ESENCIALES**

### **Proyectos y disposiciones alternativos**

4.46 El Comité aprobó en principio el proyecto de circular MSC de directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 2 del documento MSC 81/WP.6 y encargó a la Secretaría que presentase al MSC 82 este proyecto de circular MSC, para su aprobación oficial, junto con la adopción del proyecto de enmiendas pertinente a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS.

### **Normas de funcionamiento de los sistemas especificados en el proyecto de reglas II-2/21 y II-2/22**

4.47 El Comité aprobó en principio el proyecto de circular MSC sobre Normas de funcionamiento de los sistemas y servicios que deben permanecer operativos en los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad y la evacuación y abandono ordenados, que figura en el anexo 3 del documento MSC 81/WP.6, y encargó al SLF 49 que

ultimara las normas de funcionamiento mencionadas respecto de cuestiones de su competencia, con objeto de presentarlas al MSC 82 para su aprobación oficial, junto con la adopción del proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

#### **PLANIFICACIÓN DEL VIAJE EN LOS BUQUES DE PASAJE QUE NAVEGUEN POR ZONAS ALEJADAS**

4.48 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea que contiene Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, que figura en el anexo 11, con miras a su posterior adopción en el vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea.

#### **ENMIENDAS AL MANUAL IAMSAR**

4.49 El Comité adoptó el proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR con miras a publicarlo mediante la circular MSC.1/Circ.1181 (véase también el párrafo 15.21).

#### **CIRCULAR MSC SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO ELABORADA POR EL COMSAR 10**

##### **Guía sobre las técnicas de rescate**

4.50 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1182, que contiene la Guía sobre las técnicas de rescate y respaldó la recomendación del Grupo de que se encargue al Subcomité STW el examen de los requisitos de formación pertinentes, teniendo en cuenta la Guía mencionada (véanse los párrafos 23.64).

4.51 La delegación del Reino Unido notificó al Comité su intención de elaborar una versión ilustrada de la Guía sobre las técnicas de rescate en formato PDF a fin de incluirla en sitios adecuados en la Red para su descarga gratuita, así como de poner este documento a disposición de la Organización.

4.52 Tras tomar nota de la información anterior, el Comité respaldó la recomendación del Grupo de que la Organización publique la Guía, dado que ésta contiene información práctica importante sobre las técnicas de rescate que permitirá que la gente de mar esté mejor preparada para ayudar en el rescate de personas en el mar, e invitó al Consejo a sancionar la recomendación de publicar la Guía sobre las técnicas de rescate.

##### **Prestación de apoyo externo a los buques por las autoridades SAR**

4.53 Al examinar el proyecto de directrices sobre la prestación de apoyo externo a los buques por las autoridades SAR que preparó el COMSAR 10, la delegación del Reino Unido informó al Comité de que el incendio registrado recientemente en la cámara de máquinas del buque de pasaje **Calypso** consiguió dominarse con la ayuda externa de su Grupo nacional de respuesta a los sucesos marítimos, que se activaba por primera vez, de modo que 708 pasajeros y tripulantes pudieron permanecer a bordo mientras se remolcaba el buque a puerto.

4.54 Tras tomar nota de lo anterior, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1183, relativa a las Directrices sobre la prestación de apoyo externo como ayuda para contener un suceso destinadas a las autoridades SAR y otras partes interesadas.

## **Planificación para contingencias en buques que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR**

4.55 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1184, relativa a las Orientaciones mejoradas sobre la planificación para contingencias en buques de pasaje que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR.

### **Guía de bolsillo para la supervivencia en aguas frías**

4.56 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1185, que contiene la Guía de bolsillo para la supervivencia en aguas frías, y sancionó la recomendación del Grupo de que la versión actual de la Guía publicada por la OMI se sustituya por la nueva, dado que ésta última incluye la información actualizada. Para ello, el Comité encargó a la Secretaría que estudiara esta recomendación y tomara las medidas que estime oportunas.

4.57 Tras examinar esta cuestión, el Comité encargó al Subcomité STW el examen de los requisitos de formación en primeros auxilios aplicables a la gente de mar, a fin de garantizar que se incluyan las disposiciones principales de las orientaciones revisadas sobre la prevención y tratamiento de la hipotermia (véase el párrafo 4.79).

### **Formación del personal de los servicios SAR**

4.58 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1186, que contiene Directrices sobre la formación del personal de los servicios SAR que interviene en sucesos graves.

### **Factores que afectan al "tiempo para el salvamento"**

4.59 El Comité observó que el Grupo había examinado los factores que afectan al "tiempo para el salvamento" elaborados por el COMSAR 10 y había observado que el tiempo de cinco días para el salvamento ya se había abordado mediante la introducción de sistemas de rescate para todos los buques de carga y de pasaje. A tal efecto, el Grupo había tenido en cuenta la información durante sus deliberaciones acerca de la elaboración de un proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS.

### **Seguridad contra incendios de las zonas externas de los buques de pasaje**

#### *Medidas operacionales cuya implantación inmediata se recomienda*

4.60 El Comité observó que el Grupo había examinado el documento presentado por el Reino Unido (MSC 81/4/6) sobre el incendio registrado en el balcón de un camarote a bordo del buque **Star Princess**, y había acordado elaborar en primera instancia un proyecto de circular MSC sobre Medidas operacionales cuya implantación inmediata se recomienda, a partir de la información que figura en el anexo del documento mencionado y teniendo en cuenta las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno.

4.61 Tras examinar las cuestiones relacionadas con la aplicación del proyecto de circular, el Comité observó que el Grupo había acordado que cualquier medida recomendada debería tener carácter provisional, dado que, cuando cualquier enmienda entre en vigor en el futuro, es posible que resulte innecesaria, y había decidido centrarse de manera prioritaria en los riesgos para la seguridad contra incendios relacionados con los balcones de los camarotes (respecto de todas las zonas exteriores de la cubierta expuesta).

4.62 Tras hacer suyo este planteamiento, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1187 sobre Recomendaciones prácticas provisionales para los buques de pasaje provistos de camarotes con balcón.

#### **ESTRATEGIA Y PRINCIPIOS DE SEGURIDAD DE LAS ZONAS EXTERNAS DE LOS BUQUES DE PASAJE**

4.63 Tras aprobar la circular anterior, el Comité observó que el Grupo había deliberado detenidamente acerca de la mejor manera de plantear cualquier proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre cuestiones relacionadas con la seguridad contra incendios de las zonas externas en los buques de pasaje, y que Grupo había acordado centrar sus esfuerzos en el presente periodo de sesiones en la seguridad de los balcones de los camarotes. En este contexto, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que la cuestión general de la seguridad de las zonas externas no podría examinarse sin disponer de más información, en particular del análisis sobre seguridad contra incendios que están llevando a cabo en la actualidad los miembros del CILC y las Bahamas (véanse también los párrafos 4.78).

4.64 El Comité tomó nota de que el Grupo había decidido que el uso restringido de materiales combustibles en los balcones de los camarotes debería ser el objetivo principal de su trabajo y que la incorporación de sistemas fijos de extinción de incendios y de sistemas de detección de incendios sólo debería ser una opción en el caso de los buques de pasaje que deseen contar con muebles que no presenten un reducido riesgo de incendio. Partiendo de este planteamiento, el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación con respecto a los buques de pasaje nuevos y existentes.

#### ***Seguridad de los balcones de los camarotes en los buques de pasaje nuevos***

4.65 El Comité observó que el Grupo había examinado en primer lugar la aplicación del capítulo II-2 del Convenio SOLAS en lo que respecta a las reglas 4.4 (Revestimientos primarios de cubierta), 5.3.1.2 (Cielos rasos y revestimientos), 5.3.2 (Utilización de materiales combustibles) y 6 (Posibilidad de producción de humo y toxicidad), y había acordado aplicarlas a los balcones de los camarotes de los buques de pasaje nuevos con miras a reducir la carga de fuego en dichos balcones. Pese a la decisión anterior, el Grupo había acordado autorizar una exención para los sistemas de revestimiento de cubierta de madera dura, teniendo en cuenta que dicho material tiene una densidad muy elevada y es difícil que prenda fuego.

4.66 El Comité observó que el Grupo también había examinado los riesgos de incendio de los muebles y tabiques entre balcones que sean combustibles, teniendo en cuenta el documento MSC 81/4/6 y los principios generales del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, y había acordado que los muebles de los balcones de los camarotes deben presentar un reducido riesgo de incendio. En este contexto, el Grupo acordó asimismo que los tabiques que separan los balcones deben ser de construcción incombustible, similar a la prescrita para los espacios interiores.

4.67 Al examinar qué medidas de seguridad contra incendios deberían aplicarse con respecto a los buques de pasaje en los que se desee tener mobiliario de reducido riesgo de incendio en los balcones de los camarotes, el comité tomó nota de que Grupo había convenido en que se debería permitir mobiliario combustible en los balcones si se instala un sistema fijo de aspersión de agua, de detección de incendios y de alarma contraincendios de conformidad con el Código SSCI, y que, a tal efecto, el Grupo había preparado las enmiendas pertinentes al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI.

4.68 A fin de agilizar esta labor, el Comité decidió que se debe empezar rápidamente, en el FP 51, a elaborar el proyecto de orientaciones para la aprobación de los sistemas fijos de aspersión de agua, de detección de incendios y de alarmas contra incendios en los balcones de los camarotes, teniendo en cuenta que algunos buques de pasaje existentes ya están instalando tales sistemas en respuesta al incendio del **Star Princess**.

4.69 El Comité observó que el Grupo había examinado además las cuestiones relacionadas con el factor humano señaladas en el estudio con respecto a la dificultad que supone extinguir incendios en los balcones de los camarotes cuyos tabiques de separación son fijos y que, con este fin, había elaborado disposiciones para exigir que la tripulación pueda abrir tales tabiques desde ambos lados a efectos de la extinción de incendios.

#### **Seguridad en los balcones de los camarotes de los buques de pasaje existentes**

4.70 El Comité observó que el Grupo había examinado en profundidad la mejor forma de abordar cualquier proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS con respecto a los buques de pasaje existentes, teniendo en cuenta el documento MSC 81/4/6 y las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno, y había concluido que se disponía de suficiente información sobre el incendio a bordo del **Star Princess** para estipular, como mínimo, algunas restricciones en la utilización de materiales combustibles en los balcones de los camarotes. A tal efecto, el Grupo había elaborado disposiciones para exigir que el mobiliario en los balcones de los camarotes sea de reducido riesgo de incendio, a menos que se haya instalado un sistema fijo de aspersión de agua y un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios y que se hayan construido los tabiques que separan los balcones con materiales incombustibles, al igual que en las disposiciones aplicables a los buques de pasaje nuevos.

4.71 Al decidir una fecha de entrada en vigor de las disposiciones retroactivas, el Comité observó que el Grupo había acordado que los buques de pasaje construidos antes de la fecha de implantación de las nuevas prescripciones deberán cumplir las nuevas disposiciones antes del primer reconocimiento que tenga lugar después de la fecha de implantación.

4.72 Las delegaciones de Polonia y de los Estados Unidos opinaron que también debería exigirse que en los buques de pasaje existentes la tripulación pueda abrir los tabiques de los balcones desde ambos lados a efectos de la extinción de incendios. Esta opinión estaba motivada también por la preocupación de que, dependiendo de cómo se hubiese construido el tabique, no se podría acceder desde los camarotes adyacentes a los balcones, si hubiese un incendio en éstos.

4.73 Tras tomar nota de lo anterior, el Comité observó que la mayoría del Grupo se había mostrado en desacuerdo con esta opinión, ya que algunas compañías ya habían comenzado a adquirir tabiques nuevos incombustibles y, por lo tanto, toda enmienda con carácter retroactivo penalizaría a las compañías que adoptasen medidas proactivas como resultado del incendio del **Star Princess**, teniendo presente que los buques de pasaje existentes deberán reducir su utilización de materiales combustibles en los balcones de los camarotes si se adopta el proyecto de enmiendas antedicho. Asimismo, se ha hecho hincapié en que los tabiques de los balcones se construyen de modo que los equipos de lucha contra incendios pueden romper los tabiques de los balcones, en caso de emergencia, desde camarotes adyacentes.

4.74 La delegación del Reino Unido señaló que estaba de acuerdo con la opinión anterior y manifestó su agradecimiento por las iniciativas tomadas por el sector, pero reiteró su opinión de que los buques de pasaje existentes deberían cumplir las prescripciones de los buques nuevos sobre el acceso a los balcones.

4.75 Tras haber resuelto las cuestiones anteriores y tomar nota de estas opiniones, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI, que figura en el anexo 12, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a que el MSC 82 la examine y adopte.

4.76 La delegación de Noruega señaló que respaldaba plenamente la orientación que figura en la circular MSC sobre medidas operacionales que se deben aprobar en el periodo de sesiones en curso y la elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS aplicables a buques de pasaje nuevos y existentes. No obstante, no está de acuerdo en que se adopte el proyecto de enmiendas al proyecto SOLAS antes de que lo examine el Subcomité FP, a fin de cerciorarse de que el proyecto de enmiendas propuesto aborda debidamente la seguridad contra incendios de los balcones.

#### ***Necesidad de celebrar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo***

4.77 Tras haber examinado los avances logrados al respecto, el Comité examinó si debería celebrarse una reunión interperiodos del Grupo de trabajo al mismo tiempo que el SLF 49, y decidió que tal reunión ya no era necesaria al haberse ultimado la labor sobre los balcones de los camarotes en el periodo de sesiones en curso. Con respecto a la seguridad de otras zonas exteriores en cubierta, el Comité acordó incluir nuevos puntos en el programa de trabajo del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 51 (véanse los párrafos 23.17.1 y 23.17.2).y encargó al Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FP sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios que empezara a elaborar el proyecto de orientaciones para la aprobación de los sistemas fijos de aspersión de agua, detección de incendios y alarma contra incendios en los balcones de los camarotes, de modo que se pueda iniciar esta labor rápidamente en el FP 51. Se encargó a la Secretaría que transmitiera esta información al citado Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el FP 50

4.78 El observador del CICL, tras recordar que sus miembros están realizando estudios de los riesgos de incendio en los espacios de los balcones y en otros espacios externos en los buques de cruceros, señaló que el CICL facilitaría una panorámica de dichos estudios, así como un resumen de los resultados, y otra información pertinente para que los examinen el MSC 82 y el FP 51, según proceda.

#### **Plan de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje**

4.79 Tras haber ultimado las tareas anteriores, el Comité estuvo de acuerdo en añadir los puntos propuestos a los programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los subcomités DE, FP, NAV, SLF y STW, que figuran en el anexo 13 del documento MSC 81/WP.6, teniendo en cuenta que la labor resultante debería llevarse a cabo consiguientemente (véanse los párrafos 23.17, 23.42, 23.49, 23.54 y 23.64).

4.80 El Comité tomó nota de que los subcomités COMSAR, DE, FP y NAV habían ultimado la labor que se les había asignado y a tal fin, refundió y volvió a redactar consiguientemente las tareas pendientes para los Subcomités SLF y STW.

4.81 El Comité aprobó el plan de trabajo revisado, que figura en el anexo 14 del documento MSC 81/WP.6, y a remitirlo a los Subcomités SLF y STW para que adopten las medidas

oportunas. Asimismo, el Comité remitió el informe del Grupo, íntegramente, a los subcomités pertinentes para que les sirva de referencia.

4.82 Tras tomar nota de que se había ultimado la labor relacionada con esta importante iniciativa, el Comité expresó su agradecimiento a todas las delegaciones y a los observadores que habían participado en el Grupo y al Presidente del Grupo por su compromiso e intensa dedicación a lo largo de los últimos cinco años, en los que han ayudado al Comité y a sus órganos auxiliares a alcanzar los objetivos estratégicos acordados en el MSC 74.

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

### **GENERALIDADES**

5.1 El Comité recordó que, en su 80º periodo de sesiones, había examinado varias cuestiones planteadas tras la entrada en vigor, el 1 de julio de 2004, de las medidas especiales para incrementar la protección marítima, y que había encargado a varios subcomités que examinaran las cuestiones más importantes y le informaran al respecto.

5.2 El Comité examinó los documentos MSC 81/5, MSC 81/5/Add.1 y Add.2 y MSC 81/5/1 (Secretaría) antes de remitir las cuestiones tratadas en ellos al Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG). A este respecto, el Comité examinó las partes pertinentes de los informes del FAL 32, MSC/ISWG/LRIT, la vigésima cuarta Asamblea, el STW 37, el COMSAR/ISWG/LRIT y el COMSAR 10.

5.3 El Comité también examinó los documentos MSC 80/3/3 (Estados Unidos), MSC 81/3/5 (Reino Unido), MSC 81/3/7 (Noruega), MSC 81/3/8 y Corr.1 (Brasil), MSC 81/5/2 (Vanuatu), MSC 81/5/3 (República Islámica del Irán), MSC 81/5/4 (Secretaría), MSC 81/5/5 (Secretaría) (examinado en relación con el punto 19 del orden del día), MSC 81/5/6 (Austria *et al*), MSC 81/5/7 (Austria *et al*), MSC 81/5/8 (CIOSL), MSC 81/5/9 (Japón), MSC 81/5/10 (Colombia), MSC 81/5/11 (Austria *et al*), MSC 81/5/12 (Bélgica *et al*), MSC 81/5/13 (Brasil) y MSC 81/5/14 (ISO), MSC 81/5/15 (ICS), MSC 81/INF.5 (Secretaría) y MSC 81/INF.10 (Japón).

### **DECISIONES DE LOS ÓRGANOS DE LA OMI**

#### **RESULTADOS DEL FAL 32**

##### ***Presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto***

5.4 El Comité recordó que el MSC 79 (MSC 79/23, párrafo 5.91) señaló al Comité de Facilitación que, si bien el conjunto de datos normalizados que figura en la circular MSC/Circ.1130, acerca de las Orientaciones para los capitanes, las compañías y los oficiales debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto, podía someterse a revisión y ser enmendado por el Comité, el Comité de Facilitación debería comenzar la elaboración de un mensaje de intercambio electrónico de datos (mensaje IED), a través del cual el conjunto de datos normalizados podría transmitirse electrónicamente, para su adopción conjunta por el Comité y el Comité de Facilitación, y su inclusión en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico.

5.5 El Comité tomó nota de que el FAL 32, respecto de la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto (MSC 81/5, párrafos 3 a 5 y 29.1):

- .1 constituyó (FAL 32/22, párrafo 5.12.4) un grupo de trabajo por correspondencia al que encargó, entre otras cosas, elaborar un mensaje IED para la transmisión de información relacionada con la protección, basándose en el contenido de la circular MSC/Circ.1130 acerca de las Orientaciones para los capitales, las compañías y los oficiales debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto, a fin de incluirlo en el Compendio de la OMI sobre facilitación;
- .2 estuvo de acuerdo (FAL 32/22, párrafo 10.13) en que la presentación de información, datos o documentos, facilitados con anterioridad a la llegada del buque, no debía exigirse nuevamente a la llegada del buque, excepto en los casos en que en ese lapso se hubieran producido cambios o enmiendas; y
- .3 convino (FAL 32/22, párrafo 10.14) en considerar la necesidad de revisar la norma 2.1 del Convenio de Facilitación<sup>1</sup> en su próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus propuestas al FAL 33.

### **Tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar**

5.6 El Comité tomó nota de que el FAL 32, al examinar los informes sobre tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar, compilados y distribuidos por la Secretaría semestralmente dentro de la serie de circulares MSC.3, convino (FAL 32/22, párrafo 8.16) en que dicha información también podría utilizarse como instrumento para evaluar la eficacia de las medidas especiales de control del acceso, o de otro tipo, a fin de incrementar la protección marítima en los puertos e instalaciones portuarias (MSC 81/5, párrafos 6 y 29.2).

5.7 El Comité examinó el documento presentado por Brasil (MSC 81/5/13) sobre los casos de entrada ilegal en el país, que trata una cuestión similar, en relación con el título: "Implantación efectiva del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP" que figura posteriormente (véase el párrafo 5.62).

### ***Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20))***

5.8 El Comité recordó que el MSC 79 había tomado nota (MSC 79/23, párrafo 5.11 y 5.12) de los esfuerzos del FAL 30 y el FAL 31 por revisar, en respuesta a la solicitud de la Conferencia SOLAS de 2002, las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional (véase la resolución A.872(20)).

---

<sup>1</sup> La sección 2 del Convenio de Facilitación trata de la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques. La norma 2.1 especifica los documentos que las autoridades públicas deben exigir y conservar en relación con la llegada y salida de un buque.

5.9 El Comité también tomó nota de que la vigésima cuarta Asamblea había adoptado, tal como había propuesto el FAL 32, la resolución A.985(24)/Rev.1 sobre la Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)), en la cual, entre otras cosas, se pedía al Comité y al Comité de Facilitación que trabajaran conjunta y rápidamente en la revisión de las Directrices y les autorizaba a que adoptasen conjuntamente las enmiendas necesarias a las mismas y a que las divulgaran a través de los medios correspondientes (MSC 81/5, párrafos 7 y 29.3, véase también el documento MSC 81/2/4, párrafo 27.3).

5.10 El Comité tomó nota, además, de que el FAL 32 había establecido (FAL 32/22, párrafo 9.19) un grupo de trabajo por correspondencia cuyo mandato incluía, entre otras cuestiones, la preparación de las enmiendas oportunas a las Directrices y su presentación (FAL 32/22, párrafo 9.20) al Comité y al Comité de Facilitación para su examen (MSC 81/5, párrafos 8 y 29.3).

5.11 Colombia, en tanto que coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, presentó información (MSC 81/5/10) sobre los avances del Grupo en la revisión de las Directrices.

#### ***Novedades en la Organización Mundial de Aduanas***

5.12 Se informó al Comité de que el FAL 32 había tomado nota de que la Organización Mundial de Aduanas (OMA) había adoptado un Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global (Marco Normativo), por lo que pidió a la Secretaría (FAL 32/22, párrafo 10.24):

- .1 que pusiera a disposición del Comité de Facilitación dicho Marco Normativo, tan pronto como esté disponible en su forma definitiva, de modo que le sea posible examinar las cuestiones pertinentes y avanzar la labor en los aspectos de su ámbito de responsabilidad correspondientes a ese tema; y
- .2 que informara al Comité de Formación de las novedades que se produjeran en el seno de la OMA con respecto a la protección de la cadena de suministro a fin de permitirle adoptar las medidas necesarias (MSC81/5, párrafos 9 y 29.4).

5.13 El Comité recordó que el MSC 80 había tomado nota (MSC 80/24, párrafos 5.71 a 5.75) de que el periodo de sesiones de la OMA de junio de 2005, consideraría, a fin de adoptarlo, un Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global y que el texto definitivo del mismo se remitiría a la Organización en una fecha posterior.

5.14 La Secretaría (MSC 81/INF.5) proporcionó información general referente a la adopción del Marco Normativo por parte de la OMA, y facilitó un ejemplar de la resolución del Consejo de Cooperación Aduanera mediante la que se adoptó el Marco Normativo, (MSC 81/INF.5, anexo 1) y una hoja informativa (MSC 81/INF.5, anexo 2) al respecto, publicada por la OMA. El Comité tomó nota de que el Marco Normativo estaba disponible en el sitio de la OMA en Internet ([www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)) en árabe, español, francés, inglés y ruso.

5.15 La Secretaría (MSC 81/5/4) proporcionó información sobre los fundamentos de la estrategia para la elaboración de procedimientos de protección de la carga marítima en el contexto del Marco Normativo, como punto de partida para el examen del Comité, en relación con las actuales disposiciones de la OMI sobre la protección de la carga, que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP; en el Convenio SUA y otros

instrumentos y directrices de la OMI de carácter obligatorio, así como con las disposiciones sobre la protección de la carga elaboradas por otras organizaciones internacionales y no gubernamentales, incluidas la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Internacional de Normalización (ISO), y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); y resumió brevemente la labor de la OMA en cuanto al Marco Normativo.

La propuesta indicaba que 17 normas de la OMA podrían dividirse en: a) las más compatibles con los principios del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio FAL) y por consiguiente las más apropiadas para su inclusión en él; b) las más fácilmente aplicables a la parte A del Código PBIP y c) las más fácilmente aplicables a la parte B de dicho Código. No obstante, también se reconoció que algunas normas de la OMA únicamente son aplicables a las reglas aduaneras. En el anexo del documento MSC 81/5/4 figura una lista anotada sobre el Marco Normativo de la OMA y se enumeran las referencias más apropiadas a los instrumentos de la OMI.

La propuesta presentaba opciones para elaborar medidas con arreglo al Marco Normativo, para su inclusión en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en las partes A y B del Código PBIP y formulaba recomendaciones para el Comité de Facilitación sobre las disposiciones que deberían incluirse en el Convenio de Facilitación.

Tomando nota de que las enmiendas a los Convenios SOLAS y de Facilitación y al Código PBIP tardarían un tiempo considerable en entrar en vigor, y dado que los Gobiernos Contratantes también necesitarían tiempo para introducir la legislación nacional pertinente, en la propuesta se invitaba al Comité a considerar la elaboración de una circular conjunta MSC/FAL acerca de unas Directrices provisionales sobre los procedimientos para proteger la carga marítima y la cadena de suministro. También se invitó al Comité a que considerara la posibilidad de aceptar que dichos procedimientos cumplieran las prescripciones de la regla XI-2/12 del Convenio SOLAS (Disposiciones de protección equivalentes).

5.16 A petición de la Conferencia ministerial sobre la protección del transporte internacional (Conferencia Ministerial de Tokio), celebrada en Tokio los días 12 y 13 de enero de 2006, atendiendo a una invitación del Gobierno del Japón, dicho país (MSC 81/5/9) presentó información relacionada con la Conferencia y particularmente con sus resultados. A la Conferencia asistieron los ministros responsables de la protección del transporte y oficiales de 14 países a saber, Alemania, Australia, Canadá, China, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Indonesia, Italia, Japón, Malasia, Reino Unido, República de Corea y Singapur, así como de la Comisión Europea. El resultado de la Conferencia en relación con la labor del Comité se vio reflejado en la Declaración Ministerial sobre protección del sector del transporte marítimo internacional (MSC 81/5/9, anexo 2). La Conferencia pidió a la OMI que considerara, en colaboración con la OMA, la elaboración y adopción, según fuera necesario, de las medidas pertinentes para incrementar la protección del transporte marítimo de contenedores en la cadena de suministro internacional, salvaguardando la eficiencia y la armonización en el ámbito mundial y que emprendiera un estudio y formulara las recomendaciones necesarias para mejorar la protección de los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP.

En un esfuerzo por incrementar la protección marítima, los Estados que participaron en la Conferencia también acordaron tomar diversas medidas, reflejadas en la Declaración Ministerial sobre protección del sector del transporte marítimo internacional.

5.17 El Subcomité examinó por separado la solicitud de la Conferencia Ministerial de Tokio de que la Organización lleve a cabo un estudio y formule las recomendaciones necesarias para incrementar la protección de los buques que no se rigen por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, bajo el título "Mejora de la protección de los buques que no se rigen por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP" (véase el párrafo 5.59 *infra*).

5.18 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) que examinara y recomendara, teniendo en cuenta las decisiones conexas de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, el Marco Normativo de la OMA, el documento MSC 81/5/4 (Secretaría), y los aspectos más importantes del documento MSC 81/5/9 (Japón), los criterios que deberán adoptarse para elaborar medidas capaces de mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores de carga transportados en buques, al tiempo que se obtienen avances en la facilitación del transporte marítimo.

#### **RESULTADOS DE LA VIGÉSIMA CUARTA ASAMBLEA**

##### ***Evolución futura del plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI***

5.19 El Comité tomó nota de que la vigésima cuarta Asamblea había adoptado la resolución A.975(24) sobre la Evolución futura del plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI. Entre otras cosas, y como primera medida, esta resolución pide, tanto al Comité como al MEPC, que examinen la futura viabilidad de incluir en el ámbito del plan voluntario de auditorías, funciones relacionados con la protección y de otra índole, que actualmente no figuran en el plan; que investiguen las repercusiones de esta ampliación del ámbito del plan y que informen al Consejo, según proceda (MSC 81/2/4, párrafos 24 y 25, MSC 81/5, párrafo 11 y MSC 81/23/11, párrafos 3.2 y 5).

#### **RESULTADOS DE LA LABOR DEL STW 37**

##### ***Examen del Convenio de Formación y del Código de Formación a fin de incluir en ellos las disposiciones pertinentes sobre protección***

##### ***ANTECEDENTES***

5.20 El Comité recordó que el MSC 80 había tomado nota (MSC 80/24, párrafo 5.28.1) de que el STW 36 (STW 36/17, párrafo 8.17) había pedido que se presentaran propuestas concretas sobre las medidas que deberían tomarse en relación con la revisión del Convenio de Formación y los Principios relativos a la dotación de seguridad, para permitir al STW 37 realizar un debate a fondo sobre ese asunto, a fin de presentar al Comité una propuesta de global que incluya todos los puntos que es preciso abordar.

##### ***IDENTIFICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES QUE PODRÍA SER NECESARIO ENMENDAR (EXCEPTO LAS RELACIONADAS CON LA FORMACIÓN)***

5.21 El Comité:

- .1 tomó nota de la lista preliminar (STW 37/18, párrafo 7.38 y anexo 2) de las disposiciones del Convenio de Formación que será preciso examinar con objeto de incluir en el mismo las disposiciones pertinentes identificadas por el STW 37 en relación con la protección (lista preliminar);

- .2 tomó nota de que el STW 37 había acordado (STW 37/18.párrafo 7.37) que, con respecto a las reglas del Convenio de Formación que figuran en la lista preliminar, también debían examinarse las disposiciones correspondientes a las partes A y B del Código de Formación; y
- .3 autorizó (STW 37/18, párrafo 7.38) al Subcomité STW a comenzar la elaboración de las enmiendas pertinentes al Convenio de Formación y al Código de Formación para incorporar en ellos disposiciones relacionadas con la protección, en el entendimiento de que el Subcomité dispondrá del margen necesario para incluir, en cualquier etapa, otras cuestiones conexas que surjan como resultado de sus deliberaciones, dado que la lista preliminar no es exhaustiva (MSC 81/5, párrafos 12 a 14 y 29.5; MSC 81/14, párrafo 2.4; y STW 37/18,párrafo 7.34 a 7.37 y 7.51 y anexo 2).

### ***FORMACIÓN DEL PERSONAL DE A BORDO EN CUESTIONES RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN***

5.22 El Comité tomó nota de que durante el STW 37 se manifestaron opiniones divergentes en cuanto al criterio que debería adoptarse en la elaboración de disposiciones referentes a la formación del personal de a bordo (excepto el oficial de protección del buque) en materia de protección y que eso dependía, en gran medida, de los principios orientadores y de la percepción de lo que sería necesario incluir (MSC 81/5, párrafos 12 a 22 y STW 37/18, párrafos 7.40 a 7.51).

5.23 El Comité también tomó nota de que, en consecuencia, el STW 37 había pedido al Comité (STW 37/18, párrafos 7.51.2 y 18.1.5) que examinara el asunto y le diera instrucciones sobre los criterios pertinentes y el carácter, alcance y nivel de la formación requerida (MSC 81/5, párrafos 23 y 29.6; y MSC 81/14, párrafo 2.5).

5.24 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que considerara y recomendara, teniendo en cuenta los debates del STW 37 (STW 37/18, párrafos 7.40 a 7.49, 7.50 y 7.51), los criterios que deberían adoptarse para elaborar las disposiciones referentes a la formación del personal de a bordo (excepto del oficial de protección del buque) en materia de protección, para su eventual inclusión como enmiendas, tanto en el Convenio como en el Código de Formación.

### ***Principios relativos a la dotación de seguridad***

5.25 El Comité tomó nota (MSC 81/5, párrafo 24) de que el STW 37 no había recibido documentos referentes a la revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad (STW 38/18, párrafo 7.21 a 7.23) quizás debido al volumen de trabajo generado por la entrada en vigor del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

5.26 El Comité también tomó nota (MSC 81/5, párrafo 24) de que el STW 37, teniendo en cuenta que el Reino Unido *et al* (MSC 81/23/3) habían propuesto la aprobación de un nuevo punto del programa de trabajo referente al examen y la revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad, había decidido no iniciar ninguna deliberación al respecto en espera de que el MSC 81 decida cómo responder a dicha propuesta (MSC 81/23/3).

5.27 El Comité consideró de nuevo el asunto en relación con el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo), junto con la propuesta del Reino Unido *et al* (MSC 81/23/3) de que

aprobara un nuevo punto del programa de trabajo sobre el examen y la revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad.

### ***Dispensas a los oficiales de protección del buque***

5.28 El Comité tomó nota de que durante la identificación de disposiciones del Convenio y del Código de Formación que sería preciso enmendar para incluir cuestiones relacionadas con la protección, el STW 37 había examinado, entre otras cosas, las disposiciones del artículo VIII del Convenio de Formación (Dispensas). Durante ese debate se hizo patente que ni el Comité, ni el Subcomité STW habían examinado el tema hasta la fecha, y además que los asistentes al STW 37 tenían distintas opiniones en cuanto a la concesión de dispensas a los oficiales de protección del buque e interpretaban las disposiciones pertinentes del artículo VIII del Convenio de Formación de formas diferentes.

5.29 El Comité también tomó nota de que, en consecuencia, el STW 37 había pedido al Comité que considerara y resolviera el asunto y, de ser necesario, que incorporara las disposiciones adecuadas en el proyecto de enmiendas a los requisitos para la expedición de certificados de competencia a los oficiales de protección del buque (MSC 81/5, párrafos 25, 26 y 29.7; MSC 81/14, párrafo 2.6; y STW 37/18, párrafos 7.52, 7.53 y 18.1.6).

5.30 El Comité pidió al MSWG que considerara y recomendara, teniendo en cuenta los debates del STW 37 (STW 37/18, párrafos 7.52 y 7.53), los criterios que deberían adoptarse en cuanto a la concesión de dispensas a los oficiales de protección del buque (OPB). En este contexto, el Grupo de trabajo debería considerar el texto del proyecto de enmiendas al Convenio y al Código de Formación (MSC 81/3/1) y elaborar, según proceda, las modificaciones apropiadas a los mismos, con arreglo a sus decisiones. El Grupo de trabajo sobre protección marítima debería ponerse en contacto con el Grupo de redacción que se constituirá, en virtud del punto 3 del orden del día, para incluir en el texto del proyecto de enmiendas al Convenio y al Código de Formación, de manera clara e identificable, las modificaciones propuestas, que este último grupo se encargará de presentar a la consideración del Comité, a efectos de su adopción.

### ***Formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria***

5.31 El Comité recordó que, al aprobar la circular MSC/Circ.1154 acerca de las Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de la compañía para la protección marítima, el MSC 80 había pedido al Subcomité STW que elaborara un proyecto de Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria (OPIP), así como el correspondiente proyecto de circular MSC.

5.32 El Comité tomó nota de que el STW 37 había preparado y presentado para su aprobación un proyecto de circular MSC acerca de las Directrices sobre formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria, que figura en el anexo 3 del documento STW 38/18 (MSC 81/5, párrafos 27, 28 y 29.8; MSC 81/14, párrafo 2.7 y STW 37/18, anexo 3).

5.33 El Comité pidió al MSWG que examinara el proyecto de circular MSC acerca de las Directrices sobre formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria elaboradas por el STW 37 (STW 37/18, anexo 3) y que lo presentara a la consideración del Comité, a efectos de su aprobación.

**CUESTIONES PLANTEADAS TRAS LA ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS DE 2002 AL CONVENIO SOLAS (CAPÍTULOS V, XI Y XI-2) Y AL CÓDIGO PBIP*****Propuesta de enmiendas al Código de Seguridad aplicable a los buques para fines especiales***

5.34 El Comité recordó que el MSC 80 había tomado nota (MSC 80/24, párrafos 5.32 a 5.35), en relación con la aplicación de la regla XI-2/2.1.1.1.2 del Convenio SOLAS, que los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio habían dado diferentes interpretaciones a la expresión "de arqueo bruto igual o superior a 500" con el resultado de que a varios buques de carga no se les exigiera el cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni de las del Código PBIP.

5.35 El Comité recordó también que, en consecuencia, el MSC 80 había decidido (MSC 80/24, párrafo 5.86) que el arqueo bruto que debía utilizarse para determinar si un buque de carga, debe cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP, independientemente de la fecha en que se haya colocado su quilla, se calcularía de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

5.36 El Comité tomó nota de que en su 24º periodo de sesiones, la Asamblea había refrendado la opinión del MSC 80 de que la fórmula transitoria revisada para determinar el arqueo de ciertos buques, adoptada mediante la resolución A.494(XII), no se aplica a algunas cuestiones relacionadas con el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP (MSC 81/5, párrafo 10 y A 24/5(b)/2, párrafos 11 y 107.1).

5.37 El Comité también recordó que, entre otras cosas, el MSC 80 (MSC 80/24, párrafo 5.87.1) había aprobado en este contexto la circular MSC/Circ.1157 sobre el Plan provisional para que determinados buques de carga cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales (MSC 80/24, párrafo 5.87.4) a presentar propuestas y sugerencias sobre la manera de contemplar los buques para fines especiales en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

5.38 Austria *et al* (MSC 81/5/7), en un esfuerzo por eliminar cualquier tipo de ambigüedad en cuanto a la aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP a los buques para fines especiales, propuso la adopción de enmiendas al Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de buques especiales) mediante las que el cumplimiento de las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP pasaría a ser una prescripción del Código de buques especiales. Reconociendo las dificultades que podrían encontrar los buques que actualmente no cumplen las prescripciones anteriormente mencionadas, Austria *et al* propusieron también que la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, en cuanto a los buques para fines especiales, podría someterse a un plan provisional similar al que figura en la circular MSC/Circ.1157 sobre el Plan provisional para que determinados buques de carga cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima, y a este respecto sugirieron que la fecha final de ambos planes provisionales podría armonizarse, fijándose en el 1 de julio de 2008.

5.39 El Comité recordó que el DE 49, siguiendo las instrucciones del MSC 78 y teniendo presente el resultado del NAV 51, el LSF 48 y el FP 50, había continuado la labor de revisión del Código de buques especiales y había establecido un grupo de trabajo por correspondencia con objeto de que finalizara las tareas durante el DE 50.

5.40 El Comité también recordó que el objetivo del Código de buques especiales era recomendar criterios de proyecto, construcción y normas, y otras medidas de seguridad destinadas a los buques para fines especiales nuevos de arqueo bruto igual o superior a 500. En dicho Código no se define el término "buque nuevo", a fin de dejar que las Administraciones decidan la fecha concreta de entrada en vigor. Además, el uso y la aplicación del Código son de carácter voluntario y a discreción de las administraciones.

5.41 El Comité tomó nota de que, en consecuencia, la adopción de enmiendas a un código voluntario no proporcionará ninguna garantía de que a los buques para fines especiales, tanto existentes como nuevos se les exija el cumplimiento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni del Código PBIP. En vista del contenido actual y de la estructura del Código de buques especiales, la incorporación de disposiciones relacionadas con la protección constituirá un ejercicio complejo, y además la adopción de enmiendas al mismo no proporcionará un marco para que a las autoridades de las instalaciones portuarias que presten servicios a dichos buques puedan exigírseles que cumplan las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni las del Código PBIP.

5.42 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que considerara, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en el documento MSC 81/5/7 (Austria *et al*), si los buques para fines especiales, según se definen en el Código de buques especiales, deberían regirse por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y, en caso afirmativo, que elaborara un proyecto de circular MSC acerca del Plan provisional sobre el cumplimiento de las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima por parte de los buques para fines especiales y que lo presentara al Comité para su examen y aprobación.

#### ***Enmiendas propuestas a las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque***

5.43 Austria *et al* (MS 81/5/11) informaban de que en varios casos en que se habían transmitido alertas de protección del buque era muy difícil identificar al buque emisor basándose en la información transmitida. En algunos casos, dicha información se limitaba al nombre del buque, lo que plantea nuevas dificultades. Austria *et al* señalaron que, teniendo en cuenta que el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP prescriben la clara identificación de los buques y, en consecuencia, la inclusión del número único de la OMI para la identificación del buque en todos los documentos relacionados con la protección, la transmisión del nombre del buque en un alerta de protección, podría no ser suficiente por sí sola. Además, en su opinión, la práctica habitual del cambio de nombre de los buques hace necesario que se transmita el número único de la OMI para la identificación, como el mejor medio de evitar ambigüedades y además ahorrar tiempo en la prestación de asistencia. Así pues, en el documento presentado se proponen enmiendas a las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque adoptadas mediante la resolución MSC.136(76), y posteriormente revisadas en la resolución MSC.147(77), a fin de que se incluya en ellas la obligación de transmitir el número único de la OMI para la identificación del buque.

5.44 El Comité recordó que, de conformidad con la regla V/19.2.4.5.1 del Convenio SOLAS, el sistema de identificación automática de a bordo (SIA) debe transmitir información que incluya la identidad del buque. A este respecto, en respuesta a las propuestas presentadas por el MSC 73 y el NAV 47/7/7, en su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea especificó, mediante la resolución A.917(22) - Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática de a bordo (SIA), que la información que debe transmitirse incluye la

identidad de servicio móvil marítimo (ISMM); el distintivo de llamada; el nombre del buque y el número de la OMI para su identificación.

5.45 La delegación de China, apoyada por las delegaciones de la República Popular Democrática de Corea y Venezuela propuso que, dada la susceptibilidad que provocaba el tema de la transmisión de alertas de protección del buque, sería mejor dejar a juicio de cada Administración los criterios aplicables para resolver el asunto.

5.46 El observador de la delegación del CIRM señaló que podrían surgir dificultades prácticas y técnicas si se adoptaba la solución prescriptiva propuesta por Austria *et al* (MSC 81/5/11). No obstante, en su opinión, la cuestión podría resolverse, si la solución se enfocaba desde el ángulo del receptor designado del alerta de protección del buque.

5.47 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que elaborara, teniendo en cuenta la preocupación manifestada en el documento MSC 81/5/9 (Austria *et al*) y los debates del Pleno, un proyecto de circular MSC con orientaciones sobre la información que es necesario que transmitan los buques a los que se exige cumplir las disposiciones de la regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, con fines de identificación, en lo que se refiere a los alertas de protección del buque, para que el Comité lo examine a efectos de su aprobación.

#### ***Obligación de informar a las Administración cuando se impongan medidas de control y cumplimiento***

5.48 Bélgica *et al* (MSC 81/5/12) señalaban que diversos Gobiernos Contratantes no habían notificado al Estado de abanderamiento del buque en cuestión las medidas de control tomadas a su respecto en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/2 del Convenio, como se exige en ella y se dispone en la resolución MSC.159(78) acerca de las Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima.

Además, a su juicio, esa falta de notificación impedía la detección temprana de los buques que, aun contando con la debida certificación, no habían implantado plenamente las medidas de protección requeridas e impedía que las Administraciones tomaran de inmediato medidas correctivas. Bélgica *et al* proponían que el Comité recordara a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS su obligación de informar sin demora a las Administraciones de toda medida de control y cumplimiento impuesta que no fuera de carácter administrativo o correctivo.

5.49 El Comité recordó que el MSC 79 había examinado (MSC 79/23, párrafos 5.51 a 5.53) este mismo asunto a raíz de una ponencia presentada por las Islas Marshall (MSC 79/5/11) y que, en consecuencia, había aprobado (MSC 79/23, párrafo 5.96) la circular MSC/Circ.1133, titulada Recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento.

5.50 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que examinara, teniendo en cuenta las inquietudes manifestadas en el documento MSC 81/5/12 (Bélgica *et al*), la idoneidad de la circular MSC/Circ.1133 y, si procedía, que elaborara un nuevo proyecto de circular MSC (Recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento), para presentarlo al Comité para su examen y aprobación.

## **REVISIÓN DE LAS ORIENTACIONES PROVISIONALES SOBRE LA AUTOEVALUACIÓN VOLUNTARIA POR LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DEL CONVENIO SOLAS Y POR LAS INSTALACIONES PORTUARIAS**

5.51 El Comité recordó que el MSC 79 había aprobado la circular MSC/Circ.1131 acerca de las Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias (las Orientaciones provisionales), en las que, entre otras cosas, se invita a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y las no gubernamentales con carácter consultivo, a poner lo antes posible, en conocimiento del Comité los resultados de la experiencia adquirida mediante la puesta en práctica de dichas Orientaciones, con objeto de ayudar al Comité a decidir las medidas que deben tomarse.

5.52 El Comité también recordó que el MSC 80 había examinado (MSC 80/24, párrafo 5.53) las sugerencias de Alemania (MSC 80/5/6), el Japón (MSC 80/5/13 y MSC 80/5/14) y Canadá (MSC 80/5/15) sobre las correcciones y mejoras relacionadas con el uso de las Orientaciones provisionales; había refrendado el resumen de las lecciones extraídas de su utilización hasta esa fecha, según se refleja en el anexo 7 del documento MSC 80/WP.7, y había recomendado tenerlas en cuenta a la hora de llevar a cabo autoevaluaciones.

5.53 Asimismo, el Comité recordó que en el momento de aprobación de las Orientaciones provisionales, tomando nota de la proximidad del MSC 79, el MSC 80 había acordado que no resultaba prudente comenzar la revisión de las mismas ni considerar la finalización de su carácter provisional en ese momento, por lo que pidió a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (MSC 80/24, párrafo 5.91) que presentaran los resultados de la experiencia adquirida mediante el uso de las Orientaciones provisionales, a fin de examinarlas y si es necesario mejorarlas en el actual periodo de sesiones con miras a poner fin a su carácter provisional.

5.54 Vanuatu (MSC 81/5/2) comunicó que había utilizado el cuestionario de autoevaluación voluntaria para los Gobiernos Contratantes (MSC/Circ.1131, apéndice 1 del anexo) y el instrumento de autoevaluación voluntaria para la protección de las instalaciones portuarias (MSC/Circ.1131, apéndice 2 del anexo) y los había encontrado muy útiles para evaluar la integridad de las disposiciones de protección. Vanuatu también manifestó que consideraba que las Orientaciones provisionales cumplían su cometido, por lo que no presentaba ninguna propuesta para enmendarlas.

5.55 La República Islámica del Irán (MSC 81/5/3) comunicó que había llevado a cabo una prueba del instrumento de autoevaluación voluntaria para la protección de las instalaciones portuarias (MSC/Circ.1131, apéndice 2 del anexo) en todas las instalaciones portuarias de Irán y había pedido a todos los oficiales de protección de las instalaciones portuarias que emprendieran un ejercicio de autoevaluación y completaran separadamente los cuestionarios conexos con el fin de compilar sus percepciones y puntos de vista, objetiva y concienzudamente. Una vez examinada y analizada la información recibida, la República Islámica del Irán propuso que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS puedan modificar algunos puntos del instrumento de autoevaluación para adaptarlos a circunstancias nacionales específicas y al nivel de participación del sector privado en la gestión/explotación de las instalaciones portuarias. Además, dado el tiempo transcurrido desde la entrada en vigor del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y en vista de la experiencia adquirida hasta la fecha, la República Islámica del Irán estima que algunos puntos del instrumento de autoevaluación parecen ser muy elementales para esta fase. Así pues, en su opinión sería razonable sustituir, por ejemplo, la mayoría de los que figuran en la cuestión 1 parte A del instrumento, por otros nuevos que aborden asuntos

funcionales y/o puntos basados en las necesidades individuales de cada Gobierno Contratante del Convenio SOLAS.

5.56 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que considerara y, de ser necesario, revisara, la circular MSC acerca de las Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias, para poner fin al carácter provisional de las Orientaciones, refundir las diferentes sugerencias presentadas y sustituir a la circular MSC/Circ.1131; para que la examine el Subcomité a efectos de su aprobación, teniendo en cuenta el resumen de la experiencia adquirida a partir del uso de la circular MSC/Circ.1131 acerca de las Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias, refrendada por el MSC 80 (véase el anexo 7 del documento MSC 80/WP.7); y las opiniones manifestadas en los documentos MSC 81/5/1 (Vanuatu) y MSC 81/5/2 (República Islámica del Irán).

#### **PROPUESTA DE ORIENTACIONES SOBRE LA AUTOEVALUACIÓN VOLUNTARIA POR LAS ADMINISTRACIONES Y PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES**

5.57 Austria, *et al* (MSC 81/5/6) señalaron que la necesidad de garantizar la implantación uniforme y armonizada del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP se aplicaba tanto a las Administraciones como a los buques, al igual que a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, las autoridades designadas y las instalaciones portuarias, y que, para lograrlo, proponían la adopción de Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por las Administraciones y para la protección de los buques. Al igual que en el caso de las Orientaciones provisionales existentes, relativas a los Gobiernos contratantes y las instalaciones portuarias, (MSC/Circ.1131), se propusieron dos cuestionarios separados. El primero, que figura en el apéndice 1, serviría para que las Administraciones realicen una autoevaluación, y determinen de esa forma si se han aplicado, y hasta qué punto, las prescripciones establecidas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en la parte A del Código PBIP, incluida la provisión de instrucciones apropiadas y/o de orientaciones para el sector, a fin de que pueda implantar cabalmente el Código PBIP. La segunda, recogida en el apéndice 2, serviría para evaluar la situación desde el punto de vista de la protección de los buques que enarbolan el pabellón de esa Administración. Este cuestionario está concebido para que lo utilice el oficial de la compañía para la protección marítima, el oficial de protección del buque o la organización de protección reconocida y autorizada a aprobar o verificar el plan de protección del buque (PPB), examinar la situación y la eficacia de la implantación y obtener una visión general sobre la protección del buque o los buques. La persona encargada de cumplimentar el instrumento de autoevaluación será responsable y formará parte del proceso de examen de los PPB previamente aprobados.

5.58 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que elaborara, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en el anexo del documento MSC 81/5/5 (Austria *et al*) un proyecto de circular MSC acerca de las Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por las Administraciones y para la protección de los buques, a fin de que el Comité lo examine a efectos de su aprobación.

#### **INCREMENTO DE LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES, EXCEPTO LOS REGIDOS POR EL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS Y EL CÓDIGO PBIP**

5.59 El Comité recordó que había tomado nota de la petición de la Conferencia Ministerial de Tokio sobre la protección del transporte internacional de que la Organización emprendiera un estudio y formulara las recomendaciones necesarias para incrementar la protección de buques,

excepto los regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y convino en examinar la cuestión por separado (véase el párrafo 5.[17] *supra*).

5.60 El Japón (MSC 81/INF.10) presentó información sobre el resultado del seminario sobre medidas de protección marítima para buques no regidos por el Convenio SOLAS, que celebró, el 10 de mayo de 2005 en la sede de la OMI, el *Japan International Transport Institute* (Instituto japonés para el transporte internacional), bajo los auspicios del Ministerio japonés de *Land, Infrastructure and Transport* (del Territorio, infraestructura y transporte) y la Autoridad marítima y portuaria de Singapur.

5.61 El Comité:

- .1 reconoció que las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni sujetos a las disposiciones del Código PBIP y sus interacciones con los buques y las instalaciones portuarias obligadas a cumplir las disposiciones anteriormente mencionadas, constituían un asunto preocupante para diversos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS;
- .2 convino en que la elaboración de recomendaciones destinadas a incrementar la protección de los buques no regidos por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni el Código PBIP, sería conveniente y contribuiría a los esfuerzos de la Organización por incrementar la protección marítima. No obstante, las recomendaciones a este respecto deberían ser prácticas, sostenibles y proporcionarles a los riesgos y amenazas conexos; y
- .3 pidió que se presentaran propuestas sobre la manera de abordar los aspectos de protección de las operaciones de los buques que no están regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por las disposiciones del Código PBIP.]

## **IMPLANTACIÓN EFECTIVA DEL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CÓDIGO PBIP**

### ***Polizones y entrada ilegal en los puertos***

5.62 El Brasil (MSC 81/5/13) recordó que el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP abordan el polizonaje en los puertos, como incidentes relacionados con la protección, e informó de que, basándose en las conclusiones del Departamento de Policía Federal, brasileño, según un estudio estadístico de los polizones que llegan a Brasil en buques que hacen escala en sus puertos, la manera en que se han implantado y se han hecho cumplir hasta la fecha, había tenido un efecto limitado, al menos en cuanto a la reducción del número de polizones. Además, el Brasil señaló que, a su juicio, esto mostraba fallos en la implantación y la puesta en práctica de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. El Brasil afirmó también que en caso de entrada ilegal en un país, la responsabilidad debería quedar compartida entre el puerto de origen y los buques que no habían aplicado las medidas de protección pertinentes para evitar que los polizones entraran en su territorio. Además, el Brasil sugirió que, dado el aumento actual de la complejidad y astucia de los actos terroristas, los mecanismos de protección deberían reforzarse rigurosamente, teniendo en cuenta que un polizón puede tratarse tanto de un refugiado, como de un aventurero o un terrorista, y que la protección no debe verse comprometida, puesto que es el objetivo principal del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

5.63 El Comité recordó que, al examinar el resultado de la labor del FAL 32, había tomado nota de que el Comité de Facilitación había acordado (FAL 32/22, párrafo 8.16) que los informes sobre el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar, también podría utilizarse como instrumento para evaluar la eficacia de las medidas de control del acceso y otras medidas específicas para incrementar la protección marítima en los puertos e instalaciones portuarias (MSC 81/5, párrafo 7 y 29.2).

5.64 El Comité estuvo de acuerdo con el punto de vista del Brasil de que el número y la frecuencia de casos de polizonaje era uno de los indicadores que pueden utilizarse para evaluar la implantación y el cumplimiento efectivos, así como la puesta en práctica de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP; e instó a los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio a que siguieran de cerca los acontecimientos e informaran al Comité de cualquier tendencia emergente.

5.65 Tras las diversas sugerencias sobre cuestiones relacionadas ante todo con el polizonaje, presentadas por las delegaciones del Perú, Uruguay y Venezuela, que compartían la preocupación del Brasil (MSC 81/5/3) por la débil implantación y la falta de cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, el Comité pidió al MSWG que considerara y recomendara los criterios pertinentes para abordar las cuestiones planteadas en el documento MSC 81/5/13 (Brasil) con las aclaraciones que surgieron durante las deliberaciones en el Pleno.

***Permiso en tierra y acceso de la gente de mar a los buques e implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP***

5.66 La CIOSL (MSC 81/5/8) comunicó que la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, en respuesta a la preocupación general de la gente de mar por las repercusiones de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, había efectuado una encuesta sobre protección marítima entre los miembros del sindicato y la gente de mar. Durante el vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea la CIOSL distribuyó un informe titulado "Acceso denegado" que contenía las respuestas recibidas.

La CIOSL afirmó que compartía las inquietudes identificadas en las respuestas al cuestionario, particularmente con respecto a la falta de concesión, por parte de las instalaciones portuarias, los terminales y las Administraciones, del permiso en tierra a la tripulación y la denegación del acceso a los buques a visitantes con derecho legítimo al mismo.

La CIOSL manifestó también que el informe se había compilado en 2005, y que posteriormente se habían producido acciones en contra de las tripulaciones o se habían tomado medidas poco realistas para evitar que las tripulaciones descendieran a tierra, particularmente en el caso de un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS. Entre los casos anteriores se incluye el cobro de un impuesto a la gente de mar por el derecho de tránsito a través de un terminal, el "encierno" de tripulaciones durante largos periodos de tiempo a bordo, incluso en buques del tamaño de un remolcador, y el mantenimiento de tripulaciones bajo guardia, 24 horas al día, durante toda la estancia del buque en el puerto. Además, la CIOSL informó de casos en que se había denegado el uso de un teléfono a miembros de la tripulación e incluso se les había impedido obtener asesoramiento médico, y sus compañías no habían podido efectuar el cambio de tripulación pertinente o se les habían impuesto multas por permitir que la tripulación se abasteciera de provisiones.

La CIOSL declaró que no había duda de que en términos generales se había producido un efecto perjudicial para la gente de mar en su conjunto, y asimismo que, a pesar de que el Comité había aprobado la circular MSC/Circ.1112 sobre el Permiso en tierra y el acceso a los buques en virtud del Código PBIP, el problema no había disminuido absolutamente en los mismos puertos y que las orientaciones de dicha circular parecían ignorarse.

La CIOSL invitó al Comité a que examinara de nuevo las principales disposiciones del Código PBIP, así como las promesas recogidas en la resolución 11 de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS acerca de aspectos relacionados con el factor humano y el permiso en tierra de la gente del mar y, teniendo en cuenta la falta de seguimiento de anteriores orientaciones, que tratara de influir en las autoridades de las instalaciones portuarias para que adopten medidas más apropiadas y eficaces y colaboren con la Organización Internacional del Trabajo en promover la ratificación y adopción del Convenio relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente del mar (revisado) 2003 (Nº185).

5.67 El Comité recordó que el MSC 78, a petición del representante de la OIT, apoyado por los observadores de la ISF, la CIOSL y la IFSMA, había instado a los Estados Miembros (MSC 78/26, párrafo 7.88) a hacerse partes en el citado Convenio lo antes posible, y reiteró su recomendación de que los Estados Miembros consideren la posibilidad de hacerse partes en este Convenio.

5.68 Varias delegaciones se hicieron eco de las inquietudes manifestadas por la CIOSL (MSC 81/5/8) y señalaron que los Gobiernos Contratantes del convenio SOLAS deben tomar las medidas necesarias para resolver las dificultades con las que tropieza la gente de mar en relación con los permisos de tierra y por los marinos y visitantes legítimos para desembarcar y acceder a los buques.

5.69 La ICS (MSC 81/5/15) informó acerca del resultado de un estudio sobre el Código PBIP efectuado de octubre de 2005 a marzo de 2006, que ofrece una visión general de la implantación mundial del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, subraya los aspectos preocupantes y complementa las conclusiones que figuran en el documento MSC 81/5/8 (CIOSL).

En particular, la ICS aseguraba que los problemas diferían en cuanto a su gravedad, desde los que podían resolverse de inmediato o con las medidas pertinentes, a los de gravedad suficiente como para afectar a la protección y el funcionamiento eficaz del buque que los experimentaba.

En varios casos, las instalaciones portuarias carecían de medidas de protección fundamentales, tales como alumbrado y controles de acceso, o bien el oficial de protección se encontraba ausente y no se habían previsto medios para poder ponerse en contacto con él. En algunos puertos, el oficial de protección raramente visitaba los buques que hacían escala en sus instalaciones, y en dos casos, las autoridades portuarias no respondieron a las llamadas de socorro de buques bajo ataque de asaltantes.

La ICS también señaló que la preocupación que suscita la falta de identificación de los funcionarios y la conducta en el ejercicio de sus deberes, continuaba existiendo y que los problemas eran similares a los identificados durante el MSC 79 (véase el documento MSC 79/5/7 (ICS *et al*)). La ICS afirmó que a pesar de la aprobación y publicación de la circular MSC/Circ.1156 acerca de las Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que

se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, los oficiales continuaban presentándose sin identificación y se negaban a utilizar la identificación de visitantes y a firmar en el libro de visitas, según lo exigido por el plan de protección del buque.

La ICS manifestó que la falta de aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP por parte de las autoridades de las instalaciones portuarias, como ponían de manifiesto los incidentes detallados, no era aceptable. A su juicio, esta falta de cumplimiento pone en peligro el esfuerzo por incrementar la protección marítima y compromete la protección de los buques. Si bien existen disposiciones en el Código PBIP relacionadas con los buques que hacen escala en puertos que no cumplen las disposiciones, es injusto que los buques deban cumplirlas en puertos en que no se aplican. Tales sucesos incrementan injustamente la carga de los buques y sus tripulaciones con respecto a la responsabilidad de la protección y posiblemente vayan en detrimento del bienestar y la capacidad de dichas tripulaciones para ejercer sus funciones. La ICS considera que todas las partes interesadas deben aplicar debidamente las disposiciones del Código PBIP para que la protección marítima pueda garantizarse.

#### 5.70 El Comité:

- .1 reiteró y subrayó la necesidad de que todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS implanten y cumplan sus obligaciones en relación con el capítulo XI-2 de dicho Convenio y con el Código PBIP;
- .2 instó a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que, si aún no lo han hecho, establezcan, con carácter prioritario, programas de supervisión nacional con objeto de:
  - .1 cerciorarse de que cumplen sus obligaciones con respecto al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y al Código PBIP;
  - .2 verificar que las instalaciones portuarias situadas en sus territorios cumplen las obligaciones que les corresponden en virtud del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, el Código PBIP y los planes de protección de la instalación portuaria aprobados;
  - .3 verificar que los buques con derecho a enarbolar su pabellón cumplen sus obligaciones con respecto al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, al Código PBIP y a los planes de protección del buque aprobados;
  - .4 asegurarse de que el comportamiento de sus oficiales favorece las metas y objetivos del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP; y
  - .5 identificar con prontitud los casos de incumplimiento y poner en práctica las medidas correctivas necesarias; y
- .3 convenir en que la implantación y el cumplimiento de las obligaciones en virtud del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP es una responsabilidad compartida por todos los interesados.

5.71 El Comité pidió también al Grupo de trabajo sobre protección marítima que elaborara un proyecto de circular MSC, subrayando la necesidad de implantar, hacer cumplir y cumplir

rigurosamente las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP para que el Comité lo examine, a efectos de su aprobación.

#### **INICIATIVAS DE LA ISO EN RELACIÓN CON LA CADENA DE SUMINISTRO Y LOS CONTENEDORES DE CARGA**

5.72 La ISO (MSC 81/5/4) proporcionó información actualizada sobre sus iniciativas destinadas a contribuir al incremento de la protección de la cadena de suministro, y del transporte de contenedores de carga. El Comité Técnico 8 de la ISO sobre buques y tecnología marina (ISO/TC 8), ha abordado la implantación de un amplio sistema intermodal para facilitar el movimiento de la carga a través de la cadena de suministro, desde el punto de fabricación, incluidas las fuentes de financiación, hasta el consumidor final, y su labor se funda en la opinión de que el problema de la protección del transporte deben compartirlo los Gobiernos y el sector y que las soluciones deben reflejar esa asociación global. La ISO proporcionó detalles sobre varias especificaciones, públicamente accesibles, (PAS) que abordan la protección marítima y la cadena de suministro, ya elaboradas o en curso de elaboración por el ISO/TC 8; así como diversas normas de la ISO sobre contenedores de carga, ya elaboradas o en curso de elaboración, o enmendadas por el Comité Técnico de la ISO 104 sobre contenedores de carga.

5.73 El Comité invitó a la ISO a que continuara proporcionando información sobre las diversas iniciativas emprendidas, para contribuir al incremento global de la protección y, en particular, el incremento de la protección de la cadena de suministro y del transporte de contenedores de carga.

#### **IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES**

##### ***Antecedentes***

5.74 El Comité recordó que venía deliberando sobre la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) desde febrero de 2002 y que el asunto también se había abordado en la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, en la que se adoptó la resolución 10 sobre la Implantación temprana de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques y, el año pasado en un esfuerzo por hacer avanzar la labor, el COMSAR 9 y el MSC 80 habían dedicado largos debates a ese tema.

5.75 El Comité también recordó que el MSC 79 había convenido en que el propósito y el alcance de la LRIT debería ampliarse para poder aplicarlo a la seguridad y a la protección medioambiental (MSC 79/23, párrafo 5.68), a reserva de que el Subcomité COMSAR resuelva las cuestiones técnicas. No obstante, antes de abordar los detalles de las consideraciones técnicas de la ampliación de la LRIT sería necesario que el Comité definiera las aplicaciones referentes a la seguridad y que, a su vez, el Comité de Protección del Medio Marino definiera las aplicaciones relacionadas con la protección medioambiental que se utilizarían en la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

5.76 El Comité recordó asimismo que el MSC 79 también había acordado (MSC 79/23, párrafo 5.72) que provisionalmente, la LRIT debería desarrollarse como instrumento que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS pueden utilizar para incrementar la protección marítima.

5.77 El Comité recordó además que el MSC 80, tras un extenso debate sobre el asunto y tras reconocer que, con arreglo a los acontecimientos del momento, no estaba en posición de aprobar ningún proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS en relación con la LRIT para distribuirlas de

conformidad con el artículo 8 de dicho Convenio y adoptarlas en el MSC 81, habida cuenta la recomendación del Grupo de trabajo sobre protección marítima que deliberó extensamente sobre el asunto, había:

- .1 encargado (MSC 80/24, párrafo 5.107) al COMSAR 10 que, concediéndole el mayor grado de prioridad, finalizara todo el trabajo referente a la propuesta de regla sobre la LRIT para el Convenio SOLAS, que será preciso completar y presentar a la consideración del Comité, para que la adopte;
- .2 autorizado (MSC 80/24, párrafo 5.113.1) la convocatoria de un grupo de trabajo interperiodos del MSC para que trabajara sobre la LRIT, del 17 al 19 de octubre de 2005, y elaborara un proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS en relación con la LRIT; y
- .3 autorizado (MSC 80/24, párrafo 5.113.2) la convocatoria de un grupo de trabajo interperiodos del COMSAR, durante cinco días, para que trabajara sobre la LRIT en la semana anterior al COMSAR 10, de manera que en dicho periodo de sesiones pudiera completarse todo el trabajo técnico relativo a ese tema.

5.78 El Comité tomó nota de que el MEPC 53 había manifestado el deseo de que, en el momento oportuno, el uso de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) se aplique a la protección medioambiental. No obstante, en esa fase, el MEPC no deseaba presentar ninguna propuesta específica al respecto, habida cuenta de las prioridades establecidas por el Comité en relación con el desarrollo del sistema de LRIT. El MEPC 53 señaló también que sería preciso que dicho sistema evolucionara de manera que cuando sea capaz de abarcar los aspectos medioambientales, pueda ampliarse fácilmente para incorporar capacidad y funciones de almacenamiento de datos (MSC 81/2/3, párrafo 13 y 19.2).

#### ***Examen de las enmiendas propuestas***

5.79 El Comité recordó que los Estados Unidos (MSC 80/3/3) habían propuesto que el MSC 80 considerara, de conformidad con el artículo VIII b) del Convenio SOLAS, la adopción de enmiendas a dicho Convenio en relación con la LRIT. El Comité tomó nota de que puesto que el MSC 80 no había tomado ninguna decisión en relación con la propuesta de enmiendas, podía considerarse que inicialmente aún estaban en examen.

5.80 La delegación de los Estados Unidos confirmó que su propuesta continuaba siendo válida únicamente en relación con las cuestión aún no abordadas ni en el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS propuesto por el Reino Unido (MSC 81/3/5), ni en el proyecto de normas de funcionamiento elaborado por el COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 17); y que en el momento necesario y oportuno recordaría los hechos al Comité. En el anexo 42 figura el texto completo de la declaración de la delegación de los Estados Unidos.

5.81 El Comité tomó nota de que el Reino Unido (MSC 81/3/5), teniendo en cuenta el resultado de la labor del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre la LRIT (MSC/ISWG/LRIT), y de conformidad con el artículo VII b) del Convenio SOLAS propuso formalmente la adopción de una nueva regla V/19-1 de dicho Convenio, cuyo texto se había distribuido mediante la circular N° 2681, a fin de establecer las disposiciones requeridas en el SOLAS para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques. Durante las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre protección marítima que tuvieron lugar en el MSC 80, el Reino Unido manifestó (MSC 80/WP.7/Add.1, párrafo 52) que a fin de ayudar al examen y la

adopción de las enmiendas al Convenio SOLAS que debería efectuar el MSC 81, se disponía a presentar al Secretario General propuestas de enmiendas a dicho Convenio en relación con la LRIT, como propuestas del Reino Unido y que había indicado que tales enmiendas se basarían en el resultado de la labor del Grupo de trabajo MSC/ISWG/LRIT, cuya constitución acababa de proponerse. De tal forma, el Secretario General podría distribuir las enmiendas en virtud del artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, seis meses antes de la celebración del MSC 81, cumpliendo así las prescripciones del artículo mencionado. Las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS que había presentado posteriormente el Reino Unido (MSC 81/3/5) contemplaban únicamente la facilitación de información sobre la LRIT a los Gobiernos Contratantes del Convenio en tanto que Estados de abanderamiento y de Estados rectores de puertos, así como a los servicios de búsqueda y salvamento, puesto que esos eran los elementos con respecto a los cuales parecía haberse llegado a un acuerdo en el seno del MSC/ISWG/LRIT.

5.82 El Presidente sugirió que una opción, en esa etapa, hubiera sido pedir que se presentaran observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS por el Reino Unido (MSC 81/3/5). No obstante, puesto que dichas propuestas eran esencialmente las acordadas durante la reunión del Grupo de trabajo MSC/ISWG/LRIT, y en vista de que, con excepción de las propuestas de Noruega (MSC 81/3/7) y el Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1) a reserva de elementos de la propuesta presentada por los Estados Unidos (MSC 80/3/3) no había habido ninguna otra propuesta de modificación a las del Reino Unido, además de que ningún Gobierno Contratante del Convenio SOLAS había manifestado objeciones específicas a las enmiendas propuestas por el Reino Unido, podía concluir que el Comité había acordado adoptar, antes del final del periodo de sesiones, propuestas de enmiendas del Reino Unido a reserva de cualquier enmienda subsiguiente que resultada de la consideración de 1) el resto de las propuestas presentadas al Comité (MSC 80/3/3 (Estados Unidos), MSC 81/3/7 (Noruega) y MSC 81/3/8 y Corr.1 (Brasil)); y 2) el resultado de la labor del COMSAR 10 en relación con la LRIT (COMSAR 10, sección 10 y anexos 17 a 19).

5.83 El Comité estuvo de acuerdo con el análisis y el procedimiento de actuación propuesto por el Presidente.

5.84 Noruega (MSC 81/3/7) presentó un análisis detallado y argumentos a favor de modificar las enmiendas propuestas por el Reino Unido (MSC 81/3/5, anexo), para incluir disposiciones que permitan a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en su capacidad de Estados ribereños, tener acceso a información sobre la LRIT, en determinadas circunstancias. En particular, Noruega propuso que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS tuvieran derecho a recibir información sobre la LRIT con respecto a buques que no tengan intención de entrar en una instalación portuaria ni en ningún otro lugar bajo su jurisdicción pero que naveguen a una distancia que no supere las 1 200 millas marinas de su costa, siempre que tales buques no se encuentren en aguas interiores de otro Gobierno Contratante del Convenio SOLAS. Noruega propuso también, como precaución, que las Administraciones puedan decidir, en interés de la protección, comunicar a la Organización el nombre de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que no desean que reciban información sobre la LRIT con respecto a todos, o a determinados tipos de buques, que enarbolan su pabellón.

5.85 El Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1) presentó argumentos a favor de modificar las enmiendas propuestas por el Reino Unido (MSC 81/3/5, anexo), para incluir disposiciones que permitan a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, en tanto que Estados ribereños, tener acceso a información sobre la LRIT. En particular, el Brasil propuso que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS cuenten con derecho a recibir información sobre todos los buques que, aunque no tengan intención de entrar en una instalación portuaria, naveguen a una distancia no superior

a 200 millas marinas de sus costas, siempre que tales buques no se encuentren en aguas interiores de otro Gobierno Contratante. El Brasil sugirió también que las Administraciones podrían notificar a la Organización su consentimiento de que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS tengan acceso, en su capacidad de Estados ribereños, a la información sobre la LRIT transmitida por los buques con derecho a enarbolar su pabellón, que naveguen a una distancia superior a 200 millas marinas frente a la costa del Estado de que se trate.

5.86 La delegación de la China expresó su opinión al respecto, y su declaración figura en el anexo 43.

5.87 El Comité reconoció que los documentos de Noruega (MSC 81/3/7), el Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1) y los Estados Unidos (MSC 80/3/3) planteaban esencialmente dos cuestiones, a saber:

- .1 si las enmiendas al SOLAS referentes a la LRIT que debían adoptarse en ese periodo de sesiones deberían incluir disposiciones para permitir a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS obtener, si así lo desean, información LRIT sobre los buques que navegan a una determinada distancia de sus costas y que no tienen intención de entrar ni en una instalación portuaria ni en ningún otro lugar bajo su jurisdicción; y
- .2 los parámetros que regirían tal disposición y las salvaguardias, condiciones y precauciones o restricciones que sería necesario establecer en la regla del Convenio SOLAS sobre la LRIT.

El Comité acordó, en principio, que las enmiendas al Convenio SOLAS referentes a la LRIT que debían adoptarse en ese periodo de sesiones deberían incluir dichas disposiciones, a reserva de que se acuerden los parámetros, salvaguardias, condiciones, precauciones y restricciones correspondientes.

5.88 Tras un debate en profundidad, el Comité reconoció que si bien existían diversos puntos de vista sobre la manera de enfocar el asunto, también había una clara voluntad de realizar progresos y de resolverlo en el actual periodo de sesiones. Por consiguiente, el Comité pidió al MSWG que continuara trabajando sobre el particular y que encontrara una solución pactada y practicable. A partir de los debates no podía tomarse ninguna otra decisión definitiva, aparte de remitir el asunto al MSWG.

5.89 El Comité pidió al MSWG que elaborara, basándose en el texto presentado por el Reino Unido (MSC 81/3/5) y teniendo en cuenta las propuestas de Noruega (MSC 81/3/7) y el Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1), así como los elementos pendientes de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 80/3/3) y los resultados conexos de la labor del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 18), el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (incluida cualquier enmienda necesaria como consecuencia) para que el Comité lo considere, a efectos de su adopción.

### ***Decisiones de otros órganos de la OMI***

#### **RESULTADOS DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO MSC/ISWG/LRIT**

5.90 El Comité tomó nota de la información que figura en el informe del Grupo de trabajo MSC/ISWG/LRIT y la aprobó en términos generales (MSC 81/5/1, párrafo 66).

## RESULTADOS DE LA LABOR DEL COMSAR 10

5.91 El Comité tomó nota de que el COMSAR 10 había invitado a la IMSO a mantenerlo informado de sus deliberaciones sobre la posibilidad de asumir las funciones de supervisión en relación con el sistema de LRIT (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.1 y COMSAR 10/16, párrafos 10.11 y 10.12).

5.92 El Comité acordó que los servicios de búsqueda y salvamento deben poder solicitar, gratuitamente, informes especiales de datos LRIT, es decir información distinta de la que ya se encuentra disponible en los centros de datos LRIT, (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.2 y COMSAR 10/16, párrafos 10/46 y 10.47).

5.93 El Comité reconoció que la utilización de "el periodo de tiempo anterior a la hora prevista de llamada del buque" como criterio para facilitar información LRIT a un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS es difícil de implantar en la práctica por los centros de datos LRIT y pidió al MSWG, puesto que ninguno de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS había planteado ninguna cuestión de principio, que considerara y recomendara el enfoque que convendría adoptar (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.3 y COMSAR 10/16, párrafo 10.55 y anexo 17).

5.94 Posteriormente el Comité pidió al MSWG, puesto que ninguno de los Gobiernos Contratantes había planteado cuestiones de principio, que tuviera a bien:

- .1 examinar y finalizar el proyecto de normas de funcionamiento y las prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (proyecto de normas de funcionamiento) elaborado por el COMSAR 10 (COMSAR 10, anexo 17), teniendo en cuenta la necesidad de armonizarlas con el texto de las enmiendas al Convenio SOLAS referentes a la LRIT que se presentará al Comité, en el actual periodo de sesiones, para su adopción y todo aspecto importante de los elementos pendientes de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 80/3/3) (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.4 y COMSAR 10/16, párrafo 10.58 y anexo 17);
- .2 considerar las cuestiones pendientes para garantizar el establecimiento y el funcionamiento del sistema de LRIT, que no se hayan contemplado ya en el anteproyecto de enmiendas al Convenio SOLAS referente a la LRIT o que queden fuera del ámbito del proyecto de normas de funcionamiento, e incorporarlas, según proceda, en el texto de las enmiendas al Convenio SOLAS referentes a la LRIT para que se presenten al Comité, en el actual periodo de sesiones a efectos de su adopción (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.5 y COMSAR 10/16, párrafo 10.60 y anexo 18); y
- .3 examinar y finalizar, teniendo en cuenta cualquier cuestión que se haya identificado durante las deliberaciones sobre la LRIT, el proyecto de mandato del Grupo especial de acción sobre ingeniería LRIT (MSC 81/5/Add.1, párrafo 4.6 y COMSAR 10/16, párrafos 10.61 a 10.64 y anexo 19).

5.95 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 81/5/Add.2) en relación con el establecimiento y el mantenimiento del plan de distribución de datos LRIT a cargo de la Organización, y pidió al MSWG que la tuviera en cuenta durante las deliberaciones

sobre la LRIT y que pusiera en conocimiento del Comité cualquier asunto que pudiera surgir a ese respecto.

#### CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA

5.96 El Comité restableció el Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) bajo la Presidencia del Sr. J. Grubb (Reino Unido), y le pidió que, teniendo en cuenta las deliberaciones del Pleno sobre varios asuntos conexos, tuviera a bien:

- .1 teniendo en cuenta las decisiones al respecto de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, el Marco Normativo de la OMA, el documento MSC 81/5/4 (Secretaría) y los aspectos principales del documento MSC 81/5/9 (Japón), considerar y recomendar los criterios pertinentes para elaborar medidas que incrementen la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores de carga transportados en buques, lo que al mismo tiempo contribuirá a facilitar el transporte marítimo;
- .2 teniendo en cuenta las deliberaciones del STW 37 sobre el particular (STW 37/18, párrafo 7.40 a 7.49, 7.50 y 7.51), considerar y recomendar los criterios relativos a la elaboración de disposiciones sobre la formación en materia de protección para el personal de a bordo (excepto el oficial de protección del buque), que eventualmente se incluirán como enmiendas en el Convenio y el Código de Formación;
- .3 teniendo en cuenta las deliberaciones del STW 37 sobre el particular (STW 37/18, párrafos 7.52 y 7.53), considerar y recomendar los criterios pertinentes para la concesión de dispensas a los oficiales de protección del buque (OPB). En este contexto, el MSWG debería centrarse en el examen del texto del proyecto de enmiendas al Convenio y al Código de Formación (MSC 81/3/1 (Secretaría)) y elaborar, si es necesario, las modificaciones apropiadas al mismo, con arreglo a sus decisiones. En tal caso, el MSWG debería mantenerse en contacto con el Grupo de redacción que se establecerá en virtud del punto 3 del orden del día, de manera que se incluyan en el texto del proyecto de enmiendas del Convenio y del Código de Formación, de modo claro e identificable, las modificaciones propuestas que este último Grupo presentará para su examen por el Comité, con miras a su adopción;
- .4 examinar el proyecto de circular MSC acerca de las Directrices sobre formación y titulación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, elaborado por el STW 37 (STW 37/18, anexo 3) para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;
- .5 elaborar, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en el documento MSC 81/5/7 (Austria *et al*), si los buques para fines especiales, según se definen en el Código de Buques Especiales, deberían estar obligados a cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y las del Código PBIP, y en caso afirmativo, elaborar un proyecto de circular MSC sobre el Plan provisional para el cumplimiento de las medidas especiales destinadas a incrementar la protección marítima por parte de los buques para fines especiales, para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;
- .6 elaborar, teniendo en cuenta la preocupación manifestada en el documento MSC 81/5/9 (Austria *et al*), un proyecto de circular MSC que contenga

orientaciones relacionadas con la información que necesitan transmitir los buques regidos por las disposiciones de la regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, con fines de identificación, en relación con los alertas de protección del buque, para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;

- .7 examinar, teniendo en cuenta la preocupación manifestada en el documento MSC 81/5/12 (Bélgica *et al*), la idoneidad de la circular MSC/Circ.1133 y, si es necesario, elaborar un nuevo proyecto de circular MSC sobre el recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento impuestas, para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;
- .8 teniendo en cuenta el resumen de las experiencia adquirida mediante el uso de la circular MSC/Circ.1131 acerca de las Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias, refrendada por el MSC 80 (MSC 80/WP.7, anexo 7); y las opiniones manifestadas en los documentos MSC 81/5/2 (Vanuatu) y MSC 81/5/3 (República Islámica del Irán), considerar y, si es necesario, revisar, la circular MSC acerca de las Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias (para poner fin al carácter provisional de las orientaciones, refundir las diversas propuestas y las enmiendas acordadas y poder revocar la circular MSC/Circ.1131), para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;
- .9 elaborar, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en el anexo del documento MSC 81/5/6 (Austria *et al*), un proyecto de circular MSC acerca de las Orientaciones para la autoevaluación voluntaria por las Administraciones y para la protección de los buques para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;
- .10 elaborar un proyecto de circular MSC subrayando la necesidad de contar con una implantación y un cumplimiento rigurosos de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de las del Código PBIP, para su examen por el Comité, con miras a su aprobación;
- .11 considerar y recomendar el enfoque que deberá adoptarse para abordar las cuestiones planteadas en el documento MSC 81/5/13 (Brasil);
- .12 preparar, basándose en el texto presentado por el Reino Unido (MSC 81/3/5) y teniendo en cuenta las propuestas de Noruega (MSC 81/3/7) y el Brasil (MSC 81/3/8 y Corr.1); así como los elementos pendientes de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 80/3/3) y el resultado conexo de la labor del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 18), un proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques (incluida cualquier enmienda necesaria, en consecuencia) para su examen por el Comité, con miras a su adopción;
- .13 elaborar, basándose en las propuestas del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 17) y teniendo en cuenta los elementos pendientes de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 80/3/3), un proyecto de normas de rendimiento y de prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques para su examen por el Comité, con miras a su adopción; y

- .14 examinar, basándose en las propuestas del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 19), el proyecto de mandato del Grupo especial de acción sobre ingeniería LRIT para su examen por el Comité, con miras a su adopción.

### **Medidas adoptadas tras el examen del informe del MSWG**

5.97 Tras recibir el informe del Grupo (documentos MSC 81/WP.5 y Add.1), el Comité aprobó el informe en general, tomó nota de las medidas adoptadas respecto de los distintos documentos y propuestas presentados y de los resultados del examen llevado a cabo por el Grupo; y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

5.98 En lo referente a la propuesta del Grupo de crear un Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y de contenedores que se transportan en buques, el Comité acordó invitar al FAL 33 a examinar la conveniencia de trasladar esta cuestión al Grupo de trabajo SPI con el mandato que figura en el anexo 1 del documento MSC 81/WP.5, con las modificaciones oportunas.

### **Formación del personal de a bordo en cuestiones relacionadas con la protección**

5.99 El Comité convino en que todo el personal de a bordo debería recibir formación de familiarización adecuada sobre protección marítima y pidió al Subcomité STW que dé cumplimiento a los principios indicados en el párrafo 6 del documento MSC 81/WP.5 cuando elabore disposiciones sobre la formación del personal de a bordo en relación con la protección (distinto del oficial de protección del buque) a efectos de su posible inclusión en el Convenio de Formación y el Código de Formación, enmendados.

5.100 El Comité encargó al Subcomité STW que elaborara, y presentara para su examen, toda enmienda necesaria al Código PBIP que deba entrar en vigor cuando surtan efecto las posibles enmiendas al Convenio y al Código de Formación enmendados, a fin de evitar todo conflicto entre las principales disposiciones de los distintos instrumentos que reglamentan la formación y titulación del personal de a bordo en relación con cuestiones de protección marítima.

### **Concesión de permiso para desempeñar las funciones y responsabilidades del oficial de protección del buque**

5.101 El Comité convino en que a veces sería necesario conceder permiso para desempeñar las funciones y responsabilidades de oficial de protección del buque, pero que el periodo de tiempo debería ser lo más reducido posible y que las administraciones deberían proporcionar pruebas documentales para demostrar que dicho permiso ha sido concedido.

5.102 El Comité estuvo de acuerdo en que el mejor método para brindar orientaciones sobre la cuestión sería incluir disposiciones adecuadas en la parte B del Código de Formación y, por consiguiente, adoptó las enmiendas a la parte B de dicho Código respecto del certificado de competencia para el oficial de protección del buque, junto con la correspondiente circular STCW.6, en lugar de las que figura en el anexo del documento MSC 81/3/4 (Secretaría) (véanse también los párrafos 3.33 y 3.58).

## **Directrices sobre la formación y la titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria**

5.103 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1188, relativa a las Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

### **Buques para fines especiales**

5.104 El Comité decidió que los buques para fines especiales, según se definen en el Código de Buques Especiales, de arqueo bruto igual o superior a 500, dedicados a viajes internacionales, distintos de los buques que son propiedad o están operados por un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS en un servicio de carácter no comercial, independientemente de la fecha en que se haya colocado su quilla, deberán:

- .1 cumplir con las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y la parte A del Código PBIP; y
- .2 estar sometidos a las medidas de control y cumplimiento de conformidad con las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS; debe interpretarse que la expresión "buque" que figura en dicha regla incluye también los buques para fines especiales.

5.105 En consecuencia, el Comité adoptó el Plan provisional para que los buques para fines especiales cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima y aprobó la correspondiente circular MSC.1/Circ.1189.

5.106 El Comité acordó examinar, cuando sea oportuno una vez ultimada la revisión del Código de Buques Especiales, la adopción de enmiendas adecuadas al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y al Código PBIP, a fin de incluir disposiciones explícitas relativas a la aplicación de este último a los buques para fines especiales y a las instalaciones portuarias que les prestan servicio.

5.107 La delegación de las Bahamas, tras observar que, por segunda vez, el Grupo había señalado, al examinar las posibles repercusiones de sus recomendaciones sobre las disposiciones del capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS, que el capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS estaban fuera de su ámbito de competencias, recordó que la seguridad debe primar sobre la protección, y expresó su preocupación por el hecho de que el Comité no hubiera tenido ante sí documentos concretos sobre esta cuestión. El Comité invitó a la delegación de las Bahamas a presentar propuestas al respecto en el MSC 82.

### **Alertas de protección del buque**

5.108 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1190 - Orientaciones sobre la provisión de información para identificar a los buques cuando transmitan alertas de protección.

### **Obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento**

5.109 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1191 -Recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento.

### **Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias**

5.110 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1192 - Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias, poniendo fin así al carácter provisional y sustituyendo la circular MSC/Circ.1131 sobre Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias.

### **Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de las Administraciones y para la protección de los buques**

5.111 Tras ponerse de acuerdo en que la herramienta que constituye la autoevaluación voluntaria para la protección del buque no es un documento que se puede pedir o exigir que se presente durante la realización del control en cumplimiento de las disposiciones de la regla I/19 del Convenio SOLAS o de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, y tras tomar nota de que determinados aspectos de las orientaciones se habían armonizado con las disposiciones correspondientes de la circular MSC.1/Circ.1192, relativa a las Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1193, Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de las Administraciones y para la protección del buque.

### **Implantación, cumplimiento y ejecución efectivos de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP**

5.112 Tras acordar que es preciso conseguir una implantación, cumplimiento y ejecución efectivos y rigurosos de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP por todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y todas las partes interesadas, así como brindar orientaciones sobre los elementos básicos de los programas de supervisión nacionales respecto de la aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1194 – Implantación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. El Comité estuvo de acuerdo, además, en que las cuestiones planteadas en el documento MSC 81/5/13 (Brasil) sobre la entrada ilegal en los puertos del Brasil, ya estaban contempladas, en gran medida, en esta circular MSC.

### **Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques**

5.113 El Comité estuvo de acuerdo en que la propuesta de regla del Convenio SOLAS sobre LRIT establecía un acuerdo multilateral para compartir la información LRIT entre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS. Un acuerdo de ese tipo debía satisfacer las necesidades relativas a la protección marítima así como otros intereses de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS. Se conservaba el derecho de los Estados de abanderamiento de proteger la información sobre los buques con derecho a enarbolar su pabellón cuando lo consideren adecuado, al mismo tiempo que se permitía a los Estados ribereños el acceso a la información acerca de los buques que naveguen frente a sus costas. La propuesta de regla del Convenio SOLAS sobre la LRIT no creaba o establecía ningún derecho nuevo de los Estados en relación con los buques que no fueran los que ya existían en el ámbito del derecho internacional, especialmente de CONVEMAR, ni modificaba o afectaba los derechos, jurisdicción, obligaciones y deberes de los Estados respecto del derecho del mar.

5.114 El Comité tomó nota de que el Grupo había demostrado un ejemplar espíritu de comprensión, cooperación y colaboración, además del deseo de alcanzar un consenso para así fomentar la finalidad, objetivos y misión de la Organización, por lo que el Presidente había estado en condiciones de proponer un texto alternativo para el proyecto de regla del Convenio SOLAS sobre LRIT (el texto alternativo), que había sido aprobado unánimemente por el Grupo. El Comité tomó nota de que las delegaciones de Brasil, Estados Unidos y Noruega le habían informado de que, a la luz de esta última novedad, estaban dispuestas a retirar oficialmente ante el Pleno sus propias propuestas para dar paso al texto alternativo.

5.115 El Comité convino en que el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre la LRIT, el proyecto de Normas de funcionamiento, el proyecto de resolución MSC relativa a las medidas para establecer con prontitud el sistema LRIT y el establecimiento de un Grupo de trabajo especial sobre aspectos técnicos de la LRIT, constituían un conjunto indivisible y que por lo tanto deberían adoptarse como tal.

5.116 Como se indica en los párrafos 3.39 a 3.41, el Comité aprobó las enmiendas al Convenio SOLAS sobre la LRIT, que figuran en el anexo 2; las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que figuran en el anexo 13; y la resolución MSC 211(81) sobre Medidas para establecer con prontitud el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, según figura en el anexo 14.

5.117 El Comité aprobó el establecimiento de un Grupo especial de trabajo sobre aspectos técnicos de la LRIT, con el mandato que figura en el anexo 4 del documento MSC 81/WP.5/Add.1. El Comité acordó que si el sistema LRIT debe empezar a funcionar el 31 de diciembre de 2008, sería necesario que el Grupo especial de trabajo ultimara su labor a tiempo y la presentara para su examen por el MSC 82, con miras a su aprobación. Por ello, y habida cuenta del volumen de trabajo previsto, el Comité acordó que sería necesario que el Grupo especial de trabajo se reuniera al menos tres veces (en junio, julio y septiembre de 2006) e intentara, en el periodo entre las reuniones, avanzar en su labor por correspondencia. Por consiguiente, a pesar de lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo, y con carácter excepcional, el Comité acordó autorizar al Grupo especial de trabajo a presentar su informe final a la Secretaría un mínimo de siete semanas antes del MSC 82, y a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar sus observaciones al respecto hasta cuatro semanas antes de la inauguración de dicho periodo de sesiones.

5.118 El Comité, teniendo presente que en estos momentos la finalidad de las enmiendas propuestas al SOLAS en relación con la LRIT es contribuir a incrementar la protección y mejorar los servicios de búsqueda y salvamento, acordó que la nueva regla del Convenio SOLAS sobre la LRIT debía entrar en vigor el 1 de enero de 2008. El Comité reconoció que para que el sistema LRIT sea plenamente funcional, sería necesario crear un Centro internacional de datos LRIT y un Intercambio internacional de datos LRIT, y llevar a cabo las pruebas pertinentes para confirmar el funcionamiento del sistema según la configuración prevista de la LRIT. El Comité observó asimismo que algunas cuestiones clave para establecer el sistema LRIT exigen decisiones por su parte. Por ello, el Comité acordó que las disposiciones de la regla sobre LRIT del Convenio SOLAS surtirán efecto, con respecto a la transmisión de información LRIT por los buques, a partir del 31 de diciembre de 2008.

5.119 El Grupo tomó nota de que el Grupo, llegara a un acuerdo con respecto al texto de la nueva regla del Convenio SOLAS sobre LRIT, había recordado las deliberaciones del MSC/ISWG/LRIT en relación con los artículos 33 (Detención de telecomunicaciones)

y 34 (Suspensión del servicio) de la Constitución de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y había acordado que la regla del SOLAS sobre el LRIT no restringe expresamente el derecho de un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS, en tanto que Estado de abanderamiento o rector del puerto (véanse los párrafos 8.2 y 8.3 de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS) a recibir información LRIT de un buque cuando el buque se encuentre en el "mar territorial" de otro Gobierno Contratante del SOLAS (excepto en los casos contemplados en el párrafo 8.4 de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS).

No debe interpretarse en ningún caso que estas disposiciones afecten a/o limiten los derechos que cualquier Estado disfruta en su mar territorial en virtud de la Constitución de la UIT y del Reglamento internacional de Radiocomunicaciones, o de otras disposiciones del derecho internacional. De hecho, hay que considerar que el párrafo 1 de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS (anteriormente el párrafo 3), en el que se sitúa esta regla con respecto a otras disposiciones del derecho internacional, establece el marco jurídico necesario para que un Estado actúe según estime que exigen las circunstancias reinantes. El Comité respaldó la opinión del Grupo de que si un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS invoca su derecho, en virtud de lo dispuesto en los artículos 33 y/o 34 de la Constitución de la UIT a continuar las radiocomunicaciones, especialmente para fines de socorro, urgencia y seguridad, cabe esperar y prescribir que los centros de datos LRIT no faciliten información LRIT a quienes normalmente tengan derecho a obtenerla si el Gobierno Contratante del Convenio SOLAS los ha informado de que desea invocar estas disposiciones.

5.120 La delegación de la China observó, y el Comité respaldó su opinión, de que, aunque la nueva regla V/19-1 del Convenio SOLAS (Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques) indica que los sistemas y equipos utilizados para cumplir las transmisiones de información LRIT podrán apagarse a bordo o dejar de distribuir información LRIT en determinadas condiciones (véase el párrafo 2, junto con la regla V/34.3 y/o XI-2/8.1 del Convenio SOLAS) y por ello establece también el derecho del capitán a apagar los sistemas y equipos utilizados o a tomar las medidas necesarias para detener la distribución de la información LRIT.

5.121 El Comité observó que la expresión que se había utilizado hasta ahora "supervisión del sistema LRIT" se había sustituido por "examen y verificación del funcionamiento de ciertos aspectos del sistema LRIT" y, consciente de la importancia de contar desde el principio con las herramientas necesarias para el control del rendimiento y la inspección del sistema LRIT, invitó a la IMSO, en tanto que posible candidato, a que le haga saber antes del MSC 82 si estaría dispuesta y en condiciones, a llevar a cabo, en nombre de la Organización, el examen y verificación del funcionamiento de ciertos aspectos del sistema LRIT teniendo en cuenta la fecha de entrada en vigor prevista de esta regla del Convenio SOLAS.

5.122 El observador de la IMSO expresó su opinión sobre ciertos aspectos de las normas de funcionamiento, según se indica en el anexo 44.

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

6.1 El Comité recordó que el MSC 80 había sancionado, en principio, los principios básicos de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos (GBS) y los objetivos del nivel I para las normas de construcción de buques nuevos y que había aprobado el plan de trabajo para la labor futura sobre las normas basadas en objetivos. Además, el MSC 80 había tomado

nota de las prescripciones funcionales del nivel II elaboradas por su Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, a fin de examinarlas de nuevo en el periodo de sesiones actual.

6.2 El Comité recordó también que, en relación con el nivel III (Verificación del cumplimiento), el MSC 80 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia, al que había encargado que elaborara un proyecto de criterios del nivel III para la verificación del cumplimiento. Por lo que respecta a la aplicación del enfoque del nivel de seguridad, el MSC 80 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran más documentos en el periodo de sesiones actual, en particular documentos sobre la determinación de los niveles de seguridad actual establecidos en los instrumentos de la OMI.

6.3 El Comité observó que los documentos presentados en el periodo de sesiones se clasificaban, en general, en uno de los dos grupos siguientes: observaciones sobre la elaboración del nivel III, tal como se presenta en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, y observaciones sobre la cuestión del enfoque prescriptivo/de parámetros de proyecto frente al enfoque del nivel de seguridad. El Comité convino en que, como se había decidido en el MSC 80, en el periodo de sesiones actual debería tener lugar un debate fundamental sobre la aplicación del enfoque prescriptivo frente al enfoque del nivel de seguridad, con objeto de adoptar una decisión sobre la línea que conviene seguir con respecto a la elaboración de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos y, en consecuencia, inició su examen con la presentación de todos los documentos relativos a la cuestión del enfoque prescriptivo/de parámetros de proyecto frente al enfoque del nivel de seguridad, tras lo cual se llevó a cabo un debate sobre el particular.

### **Estrategia general para establecer normas de seguridad para los buques**

6.4 El Comité tuvo ante sí para su examen los documentos pertinentes presentados por Alemania y Dinamarca (MSC 81/6/8), Alemania, Dinamarca, Noruega y Suecia (MSC 81/6/2), Alemania (MSC 81/6/13, MSC 81/6/14 y MSC 81/6/18), Grecia (MSC 81/6/15 y MSC 81/6/16), el Japón (MSC 81/6/3, MSC 81/6/4, MSC 81/6/10 y MSC 81/INF.7), el Reino Unido (MSC 81/6/7) y la IACS (MSC 81/6/6 y el MSC 81/INF.6).

6.5 El Comité tomó nota con agrado (MSC 81/INF.4) de que el 9 de mayo de 2006 había tenido lugar en la sede de la OMI un cursillo para fomentar el conocimiento del "enfoque del nivel de seguridad", organizado conjuntamente por Alemania, Dinamarca, el Japón, Noruega, el Reino Unido y Suecia, y al que asistieron numerosos participantes, y dio las gracias a los países organizadores por llevar adelante una iniciativa tan útil.

6.6 Una vez introducidos los documentos mencionados en el párrafo 6.4, el Presidente, tras señalar que todos los documentos presentados ofrecían un buen punto de partida para los debates y contenían observaciones factibles sobre la línea que convendría seguir, informó al Comité de que, en su opinión, se disponía de las cuatro opciones siguientes con respecto a la manera de llevar a cabo la labor sobre las normas basadas en objetivos:

- .1 continuar solamente con el enfoque del nivel de seguridad e interrumpir toda labor basada en el enfoque prescriptivo;
- .2 continuar solamente con el enfoque prescriptivo y abandonar el enfoque del nivel de seguridad;

- .3 continuar trabajando en paralelo tanto sobre el enfoque prescriptivo relativo a las normas basadas en objetivos para los graneleros y los petroleros como sobre el enfoque del nivel de seguridad; y
- .4 postergar la labor en curso por completo hasta que se hayan elaborado las directrices pertinentes relativas a la metodología de las normas basadas en objetivos,

e invitó a que se presentaran observaciones sobre las opciones a fin de que el Comité pudiera adoptar una decisión sobre la opción que convendría seguir para avanzar en la labor sobre las normas basadas en objetivos.

6.7 En los debates que tuvieron lugar a continuación se manifestaron varias opiniones al respecto, entre las que cabe mencionar las siguientes:

- .1 el objetivo de la labor actual era la elaboración de las disposiciones de las normas basadas en objetivos para la construcción del casco, que en estos momentos se regula mediante las reglas de las sociedades de clasificación, y, en consecuencia, tal labor debería finalizarse con carácter prioritario;
- .2 probablemente se tardaría varios años en finalizar el enfoque del nivel de seguridad, a pesar de ser un método muy válido, y, por lo tanto, debería elaborarse por separado;
- .3 el enfoque del nivel de seguridad debería aplicarse a todo el buque y no solamente a la construcción del casco;
- 4 los dos enfoques no competían entre sí, si no que eran complementarios y ambos deberían considerarse métodos viables; y
- 5 la elaboración de normas funcionales prescriptivas sería un paso hacia atrás en comparación con la elaboración de reglas de las sociedades de clasificación basadas en el análisis de la fiabilidad estructural (SRA).

6.8 Finalmente, el Comité decidió dedicarse al enfoque prescriptivo y al enfoque del nivel de seguridad en paralelo, es decir, continuar con la elaboración de las normas basadas en objetivos para los graneleros y petroleros, a partir de la labor efectuada hasta la fecha sobre el particular, con objeto de finalizar la cuestión en el MSC 83, y, asimismo, dedicarse a las normas basadas en objetivos partiendo del enfoque del nivel de seguridad.

### **Normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros**

6.9 El Comité tuvo ante sí para su examen la parte 2 del informe del Grupo de trabajo del MSC 80 sobre las normas basadas en objetivos (MSC 81/6) y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/6/1), en los que se examinan el proyecto de criterios del nivel III para la verificación del cumplimiento y se proponen un marco y un proceso para tal verificación, así como las observaciones pertinentes presentadas por Grecia (MSC 81/6/17), la República Islámica del Irán (MSC 81/6/9), el Japón (MSC 81/6/4 y MSC 81/6/5) y la República de Corea (MSC 81/6/11 y MSC 81/6/12).

6.10 Tras deliberar brevemente sobre los documentos anteriores, el Comité convino en remitir los documentos al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos para que éste efectuara un examen pormenorizado.

### **Enfoque del nivel de seguridad**

6.11 El Comité examinó la conveniencia de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para que empezara a preparar el marco pertinente del enfoque del nivel de seguridad a fin de examinarlo en el próximo periodo de sesiones y encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que examinara de nuevo la cuestión, teniendo en cuenta los documentos pertinentes mencionados en el párrafo 6.4, y elaborara un plan de trabajo relativo al enfoque del nivel de seguridad y un mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el nivel de seguridad, según procediera; asimismo le encargó que intercambiara opiniones con respecto a la elaboración de directrices relativas a la metodología de las normas basadas en objetivos.

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

6.12 Tal como se había acordado en el MSC 80, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, al que encargó que tuviera a bien:

- .1 teniendo en cuenta los documentos MSC 81/6, MSC 81/6/1, MSC 81/6/4, MSC 81/6/5, MSC 81/6/9, MSC 81/6/11, MSC 81/6/12 y MSC 81/6/17, así como las decisiones, observaciones y propuestas pertinentes del Pleno, seguir elaborando las normas basadas en objetivos para los graneleros y petroleros, y, en particular:
  - .1.1 finalizar los objetivos del nivel I y las prescripciones funcionales del nivel II para someterlos a la aprobación del Comité;
  - .1.2 seguir elaborando el nivel III; y
  - .1.3 preparar un esquema del Expediente de construcción del buque (SCF);
- .2 facilitar recomendaciones sobre la manera de incorporar las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros en el instrumento (o instrumentos) pertinentes de la OMI, a fin de que pasen a ser obligatorias, y preparar las opciones pertinentes para que el Comité las examine;
- .3 examinar la posibilidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia a fin de que continúe la labor durante el lapso interperiodos y preparar un mandato para el Grupo, a fin de que el Comité lo examine;
- .4 teniendo en cuenta los documentos MSC 81/6/2 a MSC 81/6/4, MSC 81/6/6 a MSC 81/6/10, MSC 81/6/13 a MSC 81/6/16, MSC 81/6/18, MSC 81/INF.6 y MSC 81/INF.7, así como las observaciones y propuestas pertinentes formuladas en el Pleno, preparar un plan de trabajo relativo al enfoque del nivel de seguridad y un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia, a fin de que el Comité los examine; y

- .5 intercambiar opiniones con respecto a la elaboración de directrices relativas a la metodología de las normas basadas en objetivos, teniendo en cuenta el documento MSC 81/6/10, y asesorar al Comité, según proceda.

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

6.13 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 81/WP.7), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

### **Normas basadas en objetivos para los graneleros y petroleros**

#### ***Objetivos (nivel I)***

6.14 El Comité aprobó los objetivos del nivel I, que figuran en el anexo 1 del documento MSC 81/WP.7, teniendo presente que quizá sea necesario adaptarlos tras la conclusión del nivel III (Verificación del cumplimiento).

#### ***Prescripciones funcionales (nivel II)***

6.15 El Comité aprobó las prescripciones funcionales del nivel II, que figuran en el anexo 2 del documento MSC 81/WP.7, incluida una prescripción nueva relativa al reciclaje, teniendo presente que quizás sea necesario adaptarlas tras la conclusión del nivel III (Verificación del cumplimiento).

6.16 Las delegaciones de Alemania, Dinamarca, Noruega y Suecia se reservaron su postura respecto de la prescripción funcional II.1 (Vida de proyecto), puesto que consideran que la vida de proyecto constituye una cuestión comercial. Estos países estiman que, por razones de transparencia, la vida de proyecto debería indicarse claramente en otro lugar, por ejemplo, en las reglas de las sociedades de clasificación o el contrato de construcción, en lugar de en uno de los niveles superiores como prescripción funcional.

#### ***Verificación del cumplimiento (nivel III)***

##### *Alcance de los niveles IV y III*

6.17 El Comité reconoció que el nivel IV puede consistir en reglas de las sociedades de clasificación, prescripciones de la OMI y normas de la Administración, y observó que este hecho plantea algunas cuestiones con respecto al nivel III. La primera cuestión fue si el nivel III debía abordar o no la verificación de las reglas de las sociedades de clasificación, las prescripciones de la OMI y las prescripciones de la Administración. El Comité tomó nota de que el Grupo había concluido que, por el momento, la OMI sólo debía elaborar el nivel III para la verificación de las reglas de las sociedades de clasificación. El Comité tomó nota de que el Grupo había recordado, al llegar a esta conclusión, que uno de los objetivos originales de la elaboración de las normas basadas en objetivos para la construcción de buques nuevos era proporcionar a las Administraciones una visión general de las reglas aplicadas por las sociedades de clasificación con respecto al proyecto y construcción de buques nuevos.

6.18 La IACS observó que no todas las prescripciones funcionales del nivel II eran contempladas actualmente por las reglas de todas las sociedades de clasificación. Dado que, como se observa anteriormente, sólo las reglas de las sociedades de clasificación se verificarán en el nivel III, la OMI no podrá verificar que el nivel IV contempla todas las prescripciones

funcionales del nivel II. Algunas delegaciones comentaron que debería exigirse que las reglas de las sociedades de clasificación abordaran todas las prescripciones del nivel II, no obstante, se acordó que esto no era práctico. El Comité también examinó si era necesario que la OMI especificara qué prescripciones del nivel II debían contemplar las reglas de las sociedades de clasificación, en relación con lo cual observó que podía haber diferencias entre las sociedades de clasificación. Se acordó que esto no era necesario, y que en cambio las sociedades de clasificación deberán identificar las prescripciones funcionales del nivel II que contemplan en sus reglas y que por tanto pueden verificarse. El Comité tomó nota de que esto ayudará a la OMI a identificar las lagunas en las prescripciones detalladas del nivel IV y a decidir cómo subsanarlas.

#### *Reconocimiento y organización reconocida*

6.19 El Comité tomó nota de que el Grupo había considerado la interrelación entre la verificación de las reglas de una sociedad de clasificación que cumpla con las normas basadas en objetivos y el reconocimiento de esa sociedad de clasificación a efectos de la regla II-1/3-1 del Convenio SOLAS, después de examinar la propuesta formulada por el Japón (MSC 81/6/4) sobre la posible enmienda de las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)), a fin de exigir la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos por las reglas de una sociedad de clasificación como factor determinante para obtener el carácter de organización reconocida (OR), y de que el Grupo había concluido que, cuando una sociedad de clasificación actúe como organización reconocida para la construcción de buques nuevos, debe haberse verificado que sus reglas cumplen con las normas basadas en objetivos. No obstante, el Grupo también había observado que la aceptación como OR era más amplia que la construcción de buques y, por tanto, no estuvo de acuerdo con que fuera necesario enmendar las citadas Directrices.

6.20 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la cuestión de la autoridad de verificación por la OMI de que las reglas de una sociedad de clasificación cumplan las normas basadas en objetivos, es decir, si debía tener carácter obligatorio o de recomendación, y acordó que el objetivo principal de la verificación era determinar si las reglas de la sociedad de clasificación cumplían o no las normas basadas en objetivos, y que era el objetivo y significado claros de la decisión de la OMI. No obstante, el Grupo también acordó que la decisión de la OMI relativa a los resultados de la verificación no se adelanta a la decisión o las medidas de una Administración con respecto a la condición de la sociedad de clasificación como OR para esa Administración, aunque convino en que no debería autorizarse a una sociedad de clasificación como OR a efectos de las normas relativas a la estructura de los buques a menos que sus reglas cumplieran con las normas basadas en objetivos.

6.21 El Comité tomó nota de que el Grupo había concluido que lo que se pretendía con que las normas basadas en objetivos recogieran prescripciones relativas a la calidad de la construcción era garantizar que la construcción de buques se ajustase a determinadas normas de calidad, y acordó que los astilleros eran responsables de aplicar normas relativas a la calidad de la construcción, pero que éstas debían verificarse. La mayoría de las delegaciones esperaba que esta verificación fuera llevada a cabo por las sociedades de clasificación y que sus reglas recogieran las disposiciones necesarias. También se acordó que dicha verificación sólo abarcaba las prescripciones relativas a la calidad de la construcción comprendidas en el nivel II, y no todas las normas relativas a la calidad de la construcción en los astilleros, las cuales podían ser más rigurosas que las prescripciones del nivel II.

### *Responsabilidad*

6.22 En relación con la cuestión de la responsabilidad de la OMI respecto de las decisiones del Grupo de expertos en el ámbito de la verificación (véase también el párrafo 6.24), el Comité observó que, si una función se ajusta a los objetivos de la Organización y su Convenio, la Organización tiene inmunidad procesal. Si una función de la Organización, como la labor de un Grupo de expertos bajo los auspicios del Comité, está contemplada en un instrumento obligatorio, por ejemplo, el Convenio SOLAS, no se plantearían cuestiones de responsabilidad.

### *Proceso del nivel III*

6.23 El Comité tomó nota de que el Grupo había debatido sobre el marco de verificación relativo a las sociedades de clasificación elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/6/1, anexo 3), analizando sus tres secciones, es decir, las normas de verificación, la verificación inicial y el mantenimiento de la verificación, y alcanzó el acuerdo que se resume en los párrafos siguientes y se recoge en el anexo 3 del documento MSC 81/WP.7.

### *Normas de verificación – Autoridad encargada de la verificación y criterios del Grupo de expertos*

6.24 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que la autoridad encargada de la verificación debía ser un Grupo de expertos que actúe bajo los auspicios del Comité. También se observó que el Grupo de expertos debería estar integrado por expertos independientes nombrados por las Administraciones en función de sus conocimientos y experiencia práctica pertinentes al tema que se considere. Además, el Grupo de expertos no debería tener ningún conflicto de interés. El Secretario General seleccionará y nombrará a los expertos partiendo de una lista, a fin de examinar la información y documentación facilitadas por una sociedad de clasificación y preparar recomendaciones para el Comité. La constitución del Grupo de expertos podía realizarse tomando como modelo a grupos similares ya existentes, o que se prevé constituir en la OMI, por ejemplo, el Panel de expertos en el Convenio de Formación o el Grupo de expertos en EFS.

6.25 A los expertos seleccionados debería proporcionárseles la información y documentación facilitadas por la sociedad de clasificación que solicita la verificación con la antelación debida, de modo que tengan el tiempo suficiente para preparar las reuniones del grupo.

6.26 Debería permitirse a los observadores asistir a las reuniones del Grupo de expertos, no obstante, no deberían participar en las deliberaciones, y deberían elaborarse los criterios pertinentes sobre la admisión de los observadores de manera que no fuesen demasiado restrictivos.

6.27 Podría solicitarse el asesoramiento de los expertos, incluidos los de sociedades de clasificación, no obstante, no participarían en la toma de decisiones. No se considera apropiado que los miembros del Grupo de expertos pertenezcan a sociedades de clasificación que compitan entre sí. Asimismo, los autores de las reglas presentadas deberán estar dispuestos a responder a las preguntas del Grupo de expertos.

### *Normas de verificación - criterios de verificación del nivel III*

6.28 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que los criterios de verificación del nivel III deberían contener la información necesaria para orientar al Grupo de expertos en la verificación de las reglas de la sociedad de clasificación. En general, los criterios de verificación del nivel III incluirán los criterios de aceptación adecuados para el proceso de verificación y la información y documentación que debe proporcionar la sociedad de clasificación. El Comité tomó nota de que el Grupo también había acordado que, debido al carácter detallado de la información y a la necesidad de poder modificar los criterios de verificación cuando sea oportuno, deberían elaborarse como directrices recomendadas, en lugar de como prescripciones obligatorias. La conclusión de dichos criterios quizás requiera el reajuste de los objetivos del nivel I y de las prescripciones funcionales del nivel II.

6.29 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la aportación del Grupo de trabajo por correspondencia relativa a las prescripciones relativas a la información y documentación, que figura en el anexo 5 del documento MSC 81/6/1, y había observado que era una compilación de observaciones recibidas en respuesta a la propuesta original de los coordinadores. Tras señalar que era necesario seguir trabajando a este respecto, el Grupo acordó que la propuesta del coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia debía constituir la base para la labor futura y, además, también debían considerarse todas las observaciones y aportaciones anteriormente recibidas.

### *Verificación inicial*

6.30 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que las solicitudes de verificación pueden presentarse por una sola sociedad de clasificación o por un grupo de sociedades de clasificación en los casos en que sean las autoras del mismo conjunto de reglas y también que debía introducirse un proceso de apelación que permita que las sociedades de clasificación recurran las conclusiones del Grupo de expertos.

### *Mantenimiento de la verificación*

6.31 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la cuestión de que una sociedad de clasificación mantenga la verificación de sus reglas cuando efectúe cambios en las mismas, cuyo cumplimiento con las normas basadas en objetivos se hubiera verificado previamente. Se acordó que la sociedad de clasificación debería presentar documentación sobre los cambios al Grupo de expertos, el cual determinaría, a continuación, si los cambios eran o no de la magnitud suficiente para requerir la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos. Si el Grupo de expertos determina que la verificación es necesaria, la sociedad de clasificación debería proporcionar la información pertinente sobre los cambios de las reglas al Grupo de expertos, de modo que éste pudiera concluir el proceso de verificación.

6.32 Además, el Comité observó que podía haber casos en que una sociedad de clasificación deseara introducir rápidamente modificaciones en sus reglas a fin de abordar una cuestión urgente, lo cual podía dificultarse si tenía que esperar a que el proceso de verificación concluyera. La verificación de esos cambios no debería impedir a la sociedad de clasificación su implantación, si bien la sociedad de clasificación, aún así, tendría que facilitar la pertinente información y pasar por el proceso descrito en el párrafo 6.30.

*Expediente de construcción del buque*

6.33 Por lo que respecta a la elaboración de un expediente de construcción del buque (MSC 81/6/5), se acordó, en términos generales, que dicho expediente sería práctico, y se apoyaba el concepto propuesto, pero las opiniones diferían con respecto a quién debería preparar el expediente y en que etapa debía utilizarse como referencia. Se acordó que la referencia específica en el nivel II no era necesaria, dado que la prescripción funcional II.9 (Transparencia de proyecto) ya incluye la prescripción general de que esta información esté disponible, si bien los datos del expediente de construcción del buque deberían incorporarse en las directrices de verificación del nivel III.

6.34 La delegación de Alemania, si bien apoyaba el concepto de un Expediente de construcción del buque, consideraba que era una prescripción específica del buque (nivel IV) que, por consiguiente, sería recomendable incluirla como prescripción general en el Convenio SOLAS.

*Incorporación de las normas basadas en objetivos en los instrumentos de la OMI*

6.35 El Comité apoyó la opinión del Grupo de que el nivel I debía prepararse como enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, mientras que los niveles II y III podían incluirse en un código separado o una resolución cuya obligatoriedad se estableciera en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS que se elaboren. Deberá incluirse una nota a pie de página relacionada con los detalles del proceso del nivel III y las directrices de verificación de este nivel en la cual se indique que la Organización las elaborará, de modo que puedan ser fácilmente enmendadas en caso de ser necesario.

*Finalización de las normas basadas en objetivos aplicables a graneleros y petroleros*

6.36 El Comité examinó el corpus de trabajo pendiente a fin de implantar las normas basadas en objetivos para la construcción de buques nuevos aplicables a graneleros y petroleros, tras observar que convendría llevar a cabo un proyecto piloto utilizando las reglas estructurales comunes de la IACS con objeto de sacar a la luz cuestiones que todavía no se han examinado ni resuelto previamente y determinar también los cambios necesarios, de haberlos. Se acordó también que dicho proyecto piloto se finalizara antes de enmendar el Convenio SOLAS. La IACS se ofreció a participar plenamente en el mismo. Basándose en lo anterior, el Comité decidió que las tareas que se indican a continuación tenían que concluirse en el orden siguiente:

- .1 finalizar el Nivel III, incluidas las directrices para la verificación en el marco del Nivel III, el expediente de construcción del buque y los pormenores y criterios para el Grupo de expertos de la OMI;
- .2 ajustar los Niveles I y II, de ser necesario;
- .3 llevar a cabo un proyecto piloto utilizando las normas estructurales comunes, en colaboración con la IACS;
- .4 ajustar los Niveles I, II y III, según sea necesario; y
- .5 elaborar enmiendas al Convenio SOLAS.

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

6.37 El Comité decidió, con objeto de avanzar durante el lapso interperiodos en la labor sobre las normas basadas en objetivos para la construcción de buques nuevos aplicables a los graneleros y petroleros, constituir un grupo de trabajo por correspondencia que estaría coordinado por los Estados Unidos\*, al que asignó el siguiente mandato:

- .1 proseguir la elaboración del Nivel III (Verificación del cumplimiento), así como todo ajuste necesario a los Niveles I y II;
- .2 seguir elaborando el expediente de construcción del buque y preparar disposiciones pertinentes para su inclusión en el Nivel III;
- .3 elaborar directrices y pormenores para llevar a cabo el proyecto piloto utilizando las reglas estructurales comunes de la IACS; y
- .4 presentar un informe al MSC 82.

### **Enfoque del nivel de seguridad**

6.38 El Comité tomó nota de que el Grupo había mantenido un debate amplio y prolongado sobre el enfoque del nivel de seguridad con objeto de determinar lo que sería necesario hacer para elaborar normas basadas en objetivos mediante el enfoque del nivel de seguridad, sin perder de vista que tales puntos constituirían la base de un plan de trabajo a largo plazo. En todo momento se entendió que el Grupo estaba examinando normas basadas en objetivos para todos los tipos de buques y que, si bien quizá sea necesario examinar el nivel de seguridad del buque desde un punto de vista orgánico, la meta es elaborar normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de buques nuevos, según se señala en el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.971(24)). El Comité refrendó la siguiente lista de puntos que es necesario examinar para elaborar normas basadas en objetivos partiendo de un enfoque del nivel de seguridad:

- .1 elaborar un modelo de riesgos, teniendo en cuenta, entre otras cosas, factores tales como hipótesis, modelos, diagramas de dispersión, variables aleatorias y sus distribuciones de probabilidad, situaciones de fallo y terminología;
- .2 elaborar directrices relativas a las normas basadas en objetivos;
- .3 determinar desde una perspectiva de gestión el nivel de seguridad actual de manera orgánica y determinar la relación entre las diferentes medidas de proyecto; por ejemplo, estructura, estabilidad, protección contra incendios, etc.;

---

\* **Coordinador:** Jeffrey G. Lantz  
Commandant (G-MSE-4), US Coast Guard  
2100 2<sup>nd</sup> Street, S.W.  
Washington, DC 20593-0001  
Teléfono: (202) 372-1385  
Facsímil: (202) 267-1069  
Correo electrónico: [jlantz@comdt.uscg.mil](mailto:jlantz@comdt.uscg.mil)

- .4 examinar y volver a tener en cuenta el sistema de cinco niveles y, de ser necesario, adaptarlo oportunamente, con objeto de elaborar una estructura adecuada para el enfoque del nivel de seguridad;
- .5 examinar y, si procede, modificar el Nivel I y el Nivel II elaborados para los graneleros y petroleros a fin de utilizarlos en el enfoque del nivel de seguridad;
- .6 examinar la relación entre el fallo general del buque y la contribución de cada uno de los tipos de fallo; y
- .7 seguir elaborando el plan de trabajo a largo plazo y perfeccionarlo.

*Directrices relativas a las normas basadas en objetivos*

6.39 El Comité recordó que en la resolución A.971(24), Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007, se incluye la siguiente medida 10: "La OMI establecerá normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de los buques nuevos", que abarcaría todos los aspectos del proyecto y la construcción de todos los tipos de buques, incluidos el equipo y las cuestiones estructurales. Al respecto, la delegación del Japón se mostró partidaria de la elaboración de directrices relativas a las normas basadas en objetivos en el proceso normativo de la OMI (MSC 81/6/10, párrafo 12), que deberían ser generales y abarcar cuestiones como el alcance de las normas basadas en objetivos, definiciones, metodología y modelo de riesgos, y, tras observar el apoyo general que recibió la propuesta, manifestó su intención de presentar un proyecto de directrices en el MSC 82 e invitó a que cualesquiera otras delegaciones que quisieran participar en la labor presentaran sus contribuciones.\*

*Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia*

6.40 El Comité decidió, con objeto de avanzar durante el lapso interperiodos en la labor sobre el enfoque del nivel de seguridad, constituir un grupo de trabajo por correspondencia que estaría coordinado conjuntamente por Alemania y Suecia \*\*, al que asignó el siguiente mandato:

- .1 compilar información sobre el nivel actual de seguridad de los buques;
- .2 examinar los niveles I y II acordados para las normas basadas en objetivos aplicables a los graneleros y los petroleros y determinar los cambios necesarios para adaptarlos al enfoque del nivel de seguridad;

---

\* **Punto de contacto** Sr. Koichi Yoshida  
 Director, International Cooperation Centre  
 National Maritime Research Institute  
 6-38-1 Shinkawa  
 Mitaka 181-0004  
 Japón  
 Teléfono: +81 422 41 3615  
 Facsímil: +81 422 41 3257  
 Correo electrónico: [koichiy@nSri.go.jp](mailto:koichiy@nSri.go.jp)

\*\* Coordinadores:

Dipl.-Ing. Stephan P. Assheuer	Mikael Huss
Head of Dept. Flag State Affairs	Head of Ship Technical Division
Germanischer Lloyd	Swedish Maritime Safety Inspectorate
Vorsetzen 35	Correo electrónico: <a href="mailto:mikael.huss@sjofartsverket.se">mikael.huss@sjofartsverket.se</a>
20459 Hamburgo (Alemania)	Teléfono: +46 11 19 12 18
Teléfono: +49 40 36149-455	
Correo electrónico: <a href="mailto:Stephan.assheuer@gl-group.com">Stephan.assheuer@gl-group.com</a>	

- .3 elaborar un plan de trabajo a largo plazo para la elaboración de las normas basadas en objetivos a partir del enfoque del nivel de seguridad; y
- .4 presentar un informe al MSC 82.

## **7 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE**

### **INFORME DEL 48º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

7.1 Tras recordar que en su 80º periodo de sesiones había examinado cuestiones urgentes derivadas del 48º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE), el Comité aprobó, en general, el informe correspondiente a ese periodo de sesiones del Subcomité (DE 48/25) y adoptó las medidas que se indican a continuación con respecto a los puntos restantes (MSC 81/7).

#### **Proyecto de enmiendas a las Directrices OSV**

7.2 Tras observar que el DE 48 había sancionado los proyectos de enmiendas a las secciones 4 y 6 de las Directrices OSV a fin de remitirlos al Subcomité SLF a efectos de coordinación, el Comité recordó que el SLF 48, teniendo en cuenta la contribución del DE 48, había preparado el proyecto de Directrices OSV revisadas y las había remitido al DSC 11 para que las finalizara y las remitiera al Comité para su adopción.

#### **Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre**

7.3 Tras tomar nota de la opinión del DE 48 de que ya había otros subcomités encargados de los restantes aspectos del incumplimiento transitorio de las normas de seguridad al efectuar el cambio del agua de lastre y de que, por tanto, el Subcomité no tenía que seguir examinando el asunto, el Comité recordó que en su 80º periodo de sesiones, habida cuenta de la necesidad de reducir la carga de trabajo del DE 49, había transferido el punto titulado "Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre" al orden del día del BLG 10 (véase el párrafo 23.47).

#### **Prescripciones obligatorias para los buques con motores de gas**

7.4 El Comité tomó nota de los avances conseguidos en el DE 48 con respecto a la elaboración de prescripciones obligatorias para los buques con motores de gas y, en particular, de que el DE 48 había acordado profundizar en el examen del proyecto de disposiciones para los buques con motores de gas en el DE 49 y había invitado a los Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas sobre el particular en ese periodo de sesiones.

#### **Dispositivos de salvamento**

7.5 El Comité respaldó la recomendación del DE 48 a los Gobiernos Miembros de que pidieran a los organismos encargados de notificar los resultados de las pruebas de los dispositivos de salvamento que aprobaran solamente productos que se ajusten a los procedimientos y criterios de prueba pertinentes y, en particular, a la prescripción del Código IGS de que las señales

visuales de socorro estén concebidas de manera que no ocasionen molestias a la persona que sostenga el estuche ni pongan en peligro la embarcación de supervivencia con residuos ardientes o incandescentes.

7.6 Asimismo, el Comité respaldó la recomendación del DE 48 a los Gobiernos Miembros de que todas las partes interesadas deberían suministrar manuales de formación en dispositivos de salvamento que sean adecuados a sus buques, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/35 del Convenio SOLAS (Manual de formación y medios auxiliares para la formación a bordo).

## **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 49º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

### **Generalidades**

7.7 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 49º periodo de sesiones del Subcomité (DE 49/20) que se le habían remitido (MSC 81/7/1 y Add.1) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones (resolución A.744(18))**

7.8 El Comité observó que el DE 49 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia al que había encargado que preparara propuestas concretas, a fin de someterlas al examen del DE 50, de proyectos de enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)) basados en la pertinente interpretación unificada de la IACS, en particular por lo que se refiere a las prescripciones de procedimiento para la supervisión por los inspectores de las mediciones de espesores, los procedimientos para los reconocimientos del casco de los graneleros con doble forro en el costado y las prescripciones relativas a la disponibilidad y mantenimiento de planos del buque acabado que incorporen elementos tales como las instalaciones de máquinas, las instalaciones eléctricas, los sistemas de control, etc.

### **Seguridad de los buques de pasaje y cuestiones conexas**

7.9 El Comité observó que las conclusiones del DE 49 con respecto a la seguridad de los buques de pasaje se habían examinado exhaustivamente dentro del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje).

7.10 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla III/21.1.4 del Convenio SOLAS para aclarar la prescripción existente sobre el tiempo para embarcar y poner a flote las embarcaciones de supervivencia, proyecto que se recoge en el anexo 15, a fin de que se adopte junto con la serie de proyectos de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS elaborada por el FP 50 (véase el párrafo 13.13), y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que el MSC 82 los examine y adopte.

### **Naves de gran velocidad y cuestiones conexas**

7.11 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1195, Directrices para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad.

7.12 El Comité aprobó:

- .1 el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, que figura en el anexo 16; y
- .2 el proyecto de enmiendas al Código NGV 1994, que figura en el anexo 17,

y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que el MSC 82 los examine y adopte.

7.13 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código DSC, recogido en el anexo 18, y, dado que la mayoría de las enmiendas propuestas son consecuencia del proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, decidió adoptar, en su 82º periodo de sesiones, las enmiendas al Código DSC al mismo tiempo que las enmiendas a los Códigos NGV 1994 y 2000 mencionadas en el párrafo 7.12 *supra*, y pidió a la Secretaría que publicara el documento MSC pertinente, que recoja en su anexo el proyecto de enmiendas al Código DSC.

### **Sistemas de remolque de emergencia obligatorios para buques de peso muerto superior a 20 000 toneladas que no sean buques tanque**

7.14 El Comité tomó nota de los resultados de la elaboración de disposiciones relativas a sistemas de remolque de emergencia obligatorios para buques de peso muerto superior a 20 000 toneladas que no sean buques tanque, resultados que se recogen en los párrafos 7.3 a 7.18 del documento DE 49/20 y, en particular, de que el DE 49 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia a fin de avanzar en la labor durante el lapso interperiodos, y de que la cuestión se examinaría de nuevo en el DE 50 a partir del informe del Grupo.

### **Prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales y de las escalas de práctico**

7.15 El Comité tomó nota de los avances logrados en la cuestión de las prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales y de las escalas de práctico y, en particular, de que el DE 49 había invitado a las delegaciones de Australia y de la República de Corea a presentar conjuntamente ante el DE 50 una propuesta de prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales y de las escalas de práctico.

7.16 En el contexto de ese punto, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1196, Medios de embarco y desembarco de los buques, en la que se señala a la atención de los Gobiernos la necesidad de realizar un mantenimiento e inspección adecuados de las escalas reales y de las escalas de práctico, a la espera de ultimar las prescripciones mencionadas en el párrafo 7.15 *supra*.

### **Interpretaciones unificadas de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS**

7.17 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1197, Enmiendas a las interpretaciones unificadas de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS aprobadas mediante la circular MSC/Circ.1176, que se basan en interpretaciones unificadas nuevas y revisadas de la IACS.

## **Enmiendas a las reglas XII/12.1.2 y XII/13.1 del Convenio SOLAS y al modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje**

7.18 El Comité aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas XII/12.1.2 y XII/13.1 del Convenio SOLAS y al modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje, recogidos en el anexo 19, y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de someterlos al examen del MSC 82 para su adopción.

## **Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros**

### *Generalidades*

7.19 El Comité tomó nota de que el DE 49 había sancionado un proyecto de resolución MSC sobre la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros, que se recoge en el anexo del documento MSC 81/7 y en su adición, así como los proyectos de enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS conexos y un proyecto de circular MSC relativo a la Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS, que se recogen en los anexos 14 y 16, respectivamente, del documento DE 49/20. El Comité tomó nota también de que el DE 49 no había podido llegar a un acuerdo unánime sobre varias de las cuestiones y, en consecuencia, las había dejado entre corchetes a fin de que el Comité adoptara una decisión al respecto.

7.20 El Comité tuvo ante sí para su examen los documentos presentados por China ((MSC 81/7/11, MSC 81/7/12 y MSC 81/7/13), Dinamarca (MSC 81/7/4), Grecia (MSC 81/7/15), el Japón (MSC 81/7/5 y MSC 81/7/6), la República de Corea (MSC 81/7/8, MSC 81/7/9 y MSC 81/7/10), la ICS, BIMCO, OCIMF, INTERCARGO e INTERTANKO (MSC 81/7/2), el CEFIC (MSC 81/7/3), la CESA (MSC 81/7/7) y la IACS (MSC 81/7/14), en los que se recogen diversas observaciones y propuestas con respecto al proyecto de Normas de rendimiento y los proyectos de enmienda al Convenio SOLAS conexos.

## **Proyectos de enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS**

7.21 El Comité examinó el anexo 14 del informe del DE 49 (DE 49/20), en el que se recogen los proyectos de enmiendas a la regla II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS elaborados por el DE 49, y sancionó, en principio, la propuesta del Japón (MSC 81/7/5) y China (MSC 81/7/11) para que la norma de rendimiento se aplique a los buques cuyo contrato de construcción se adjudique el 1 de julio de 2008 o posteriormente; o en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla se coloque el 1 de enero de 2009 o posteriormente, o cuya entrega tenga lugar el 1 de julio de 2012 o posteriormente.

7.22 Asimismo, el Comité sancionó lo siguiente:

- .1 la expresión "revestimiento protector" deberá utilizarse en lugar de "protección contra la corrosión";
- .2 la Norma de rendimiento deberá aplicarse a buques de arqueo bruto inferior a 500;  
y

- .3 es necesario introducir enmiendas oportunas en los certificados de seguridad del Convenio SOLAS con objeto de incluir un apartado en relación con la fecha de contrato y otras disposiciones pertinentes.

7.23 Por lo que respecta a la propuesta de China (MSC 81/7/13) de incluir en el proyecto de enmiendas a la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS un párrafo adicional relativo al mantenimiento de los revestimientos, el Comité respaldó la propuesta de enmiendas en su forma modificada en el transcurso de las deliberaciones mantenidas en el Pleno y decidió también que el Subcomité DE elaborara directrices para el mantenimiento y la reparación de los revestimientos protectores (véase también el párrafo 23.48).

7.24 Por lo que respecta a la petición de la IACS (MSC 81/7/14) de que se aclare la aplicación de la Norma de rendimiento a los medios permanentes de acceso, el Comité encargó al DE 50 que examinara la cuestión dentro del punto del orden del día titulado "Normas de rendimiento de los revestimientos protectores" y que elaborara una interpretación de dicha Norma en este sentido.

#### **Proyecto de resolución MSC sobre la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros**

7.25 El Comité examinó el anexo 15 del informe del DE 49 (DE 49/20), en el que se recoge el proyecto de Norma de rendimiento, y observó que el texto también se había reproducido en los anexos de los documentos MSC 81/7/1 y Add.1, y encargó al Grupo de expertos que finalizara el proyecto de texto, analizando todos los corchetes y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas presentadas en este periodo de sesiones.

#### **Proyecto de circular MSC sobre la Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS**

7.26 El Comité examinó el proyecto de circular MSC sobre la Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 16 del informe correspondiente al DE 49 (DE 49/20), sancionó las modificaciones propuestas por el Grupo de expertos (MSC 81/WP.3) y aprobó la circular MSC.1/Circ.1198, Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS sobre la prevención de la corrosión de los espacios del doble forro en el costado y los tanques destinados a lastre de agua de mar de los graneleros y aplicación de la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques destinados a lastre de agua de mar de todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros.

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

7.27 El Comité constituyó un grupo de expertos al que encargó que, teniendo en cuenta las decisiones, propuestas y observaciones del Pleno, tuviera a bien:

- .1 finalizar el proyecto de enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS en relación con la Norma obligatoria de rendimiento de los revestimientos protectores, para su aprobación por el Comité;
- .2 finalizar el proyecto de resolución MSC sobre la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de

todos los buques nuevos y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros, para su aprobación por el Comité; y

- .3 examinar las consecuencias de la introducción de la fecha de contrato en el proyecto de regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS con respecto a los certificados de seguridad, y preparar las recomendaciones oportunas para su examen por el Comité.

### **Informe del Grupo de expertos**

7.28 Tras recibir el informe del Grupo de expertos (MSC 81/WP.13), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas concretas que se señalan en los párrafos siguientes.

### **Enmiendas a las reglas II-1/13-2 y XII/6.3 del Convenio SOLAS y al modelo de los certificados de seguridad**

7.29 Tras examinar las conclusiones del Grupo sobre la cuestión, que se indican en los párrafos 5 y 6 del documento MSC 81/WP.13, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas II-1/3-2 y XII/6 del Convenio SOLAS, en relación con la Norma de rendimiento obligatoria de los revestimientos protectores, y al modelo de los certificados de seguridad del Convenio SOLAS para introducir la fecha de contrato en el texto de los certificados, proyectos recogidos en el anexo 20, y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que el MSC 82 los examine y adopte.

### **Norma de rendimiento de los revestimientos protectores**

7.30 Después de examinar las conclusiones del Grupo sobre la cuestión, que se recogen en los párrafos 7 a 23 del documento MSC 81/WP.13, el Comité aprobó el proyecto de Norma de rendimiento de los revestimientos protectores para los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros, así como el proyecto de resolución MSC conexa, que figuran en el anexo 21, para su adopción en el MSC 82 y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas oportunas.

7.31 La delegación de las Islas Marshall declaró su deseo de que quede constancia para el futuro que cuando el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre entre en vigor, puede que sea necesario volver a examinar la Norma de rendimiento en relación con los sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen determinadas sustancias activas y que puede que el uso de dichos sistemas quede limitado por la capacidad de los revestimientos existentes de resistir determinadas sustancias activas.

7.32 La delegación de Grecia manifestó su inquietud ante la ausencia de un reparto claro de responsabilidades entre el propietario, el astillero y el fabricante del revestimiento con respecto al nombramiento de inspectores de los revestimientos, y opinó que las organizaciones reconocidas debían hacerse cargo de la cuestión. El Comité, tras tomar nota de la información presentada por el observador de la IACS de que no estaban dispuestos a inspeccionar los revestimientos, invitó a que se presentaran observaciones y propuestas al MSC 82 sobre posibles soluciones al problema.

7.33 El Comité refrendó una propuesta presentada por la delegación de China para que la Norma de rendimiento se mantuviera sometida a examen, teniendo en cuenta la experiencia acumulada, así como los avances técnicos en el sector de los revestimientos.

7.34 Siguiendo las indicaciones del Grupo, el Comité decidió que el Subcomité DE examinara la elaboración de prescripciones y normas para la protección contra la corrosión en los medios de acceso permanentes que no formen parte de los elementos de resistencia estructural, y adoptó una decisión al respecto en el ámbito del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo).

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

### **Informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité**

8.1 El Comité, tras recordar que, en su 80º periodo de sesiones, había examinado las cuestiones urgentes derivadas del 13º periodo de sesiones del Subcomité, aprobó, en general, el informe correspondiente a ese periodo de sesiones del Subcomité (FSI 13/23 y Corr.1) y, después de tomar nota de las decisiones pertinentes del MEPC y de que ese Comité había aprobado el informe, tal como se señala en los documentos MSC 81/2/3 y Add.1, adoptó las medidas que se indican a continuación con respecto a todos los puntos restantes (MSC 81/8).

### **Datos relativos a siniestros**

8.2 A petición del Subcomité, y a fin de ayudar a la Organización a obtener la información necesaria sobre siniestros, el Comité refrendó el recordatorio del Subcomité a los Estados Miembros sobre la presentación de información relativa a siniestros, a saber:

- .1 asegurarse de que la información acerca de los informes sobre siniestros y sucesos marítimos se facilite a la Secretaría, de conformidad con las prescripciones de notificación y en el modelo revisado que se adjunta a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1;
- .2 informar sobre si el factor humano fue una causa subyacente de un siniestro o de lesiones;
- .3 facilitar a la Secretaría información sobre el número de buques pesqueros, pescadores, pérdidas totales y número de muertos, de modo que la información actualizada pueda incluirse en las circulares pertinentes;
- .4 facilitar a la Secretaría información preliminar sobre siniestros facilitada por los RCC, de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.802-MEPC/Circ.332, de modo que la Organización pueda presentar a sus Estados Miembros información exacta y puntual sobre siniestros;
- .5 indicar en los informes de investigación sobre siniestros si se han detectado certificados fraudulentos; y
- .6 utilizar los mecanismos disponibles de notificación directa del módulo de siniestros del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS).

## **Índice general de los instrumentos de la OMI**

8.3 Tras sancionar las instrucciones impartidas por el Subcomité a la Secretaría en relación con el índice general de los instrumentos de la OMI, el Comité recomendó que la Secretaría insertara en el sitio de la OMI en la Red por medios electrónicos la información contenida en los documentos del Consejo y de la Asamblea sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI. Ahora bien, en caso de que ni siquiera con dicha información se atendiera por completo la petición formulada por el FSI 13, el Comité encargó al Subcomité que facilitara a la Secretaría las orientaciones oportunas.

### **Procedimiento para el análisis de siniestros**

8.4 Al confirmar la decisión tomada por el Subcomité de aprobar, basándose en el examen de los informes del Grupo de trabajo y del Grupo de trabajo por correspondencia del FSI sobre análisis de siniestros, el procedimiento para el análisis de siniestros enmendado, que podría utilizarse para evaluar problemas e identificar los cambios o modificaciones que es preciso introducir en el marco normativo existente a fin de someterlas al examen de los subcomités, el Comité tomó nota de que en el procedimiento para el análisis de siniestros enmendado:

- .1 se determina si existen posibles problemas de seguridad, tales como tendencias, causas que se repiten o factores que contribuyen a los siniestros; y
- .2 se evalúan los problemas de seguridad mediante la recopilación de información, la identificación de los riesgos, la asignación de un nivel de riesgo estimado y la preparación de un informe sobre un proyecto de recomendaciones de seguridad.

### **Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto**

8.5 Tras observar que el Subcomité había acordado constituir un grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto en el FSI 14 a fin de examinar con más detenimiento el informe del tercer Cursillo de la OMI para secretarios de los memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y directores de centros de información, el de la segunda Conferencia ministerial conjunta de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio, la metodología para el análisis detallado de los informes anuales sobre las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, la cuestión de la Base de datos sobre la flota mundial, y la armonización y coordinación mundial de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité respaldó las opiniones, recomendaciones y decisiones conexas del Subcomité, incluido el examen de las novedades en el sistema de información Equasis.

8.6 Por lo que respecta a la elaboración de directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con los acuerdos de los Estados de abanderamiento sobre los reconocimientos y la certificación de los buques, el Comité ratificó la decisión del Subcomité de pedir que se presenten por escrito propuestas para avanzar en la cuestión y que se recopile la experiencia que se adquiriera mediante el uso del módulo del GISIS sobre organizaciones reconocidas.

## **Publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques**

8.7 Tras observar que, en el contexto de las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques, el FSI 13 había examinado una serie de cuestiones, como la identificación de publicaciones adicionales (es decir, la ISGOTT), la necesidad de disponer de ejemplares impresos de publicaciones para uso en caso de emergencia y la inquietud manifestada respecto de la fiabilidad del soporte lógico utilizado en el contexto de los medios electrónicos, el Comité, teniendo en cuenta la decisión del MEPC 53 en el mismo sentido, aprobó la circular MSC-MEPC.2/Circ.2, acerca de las prescripciones de la OMI sobre las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques.

## **Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))**

8.8 Habida cuenta de que en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución A.948(23), Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, se pide al MSC y al MEPC que mantengan sometidas a examen las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos y las enmienden según sea necesario, el Comité, si bien respaldó la decisión del Subcomité por lo que respecta a la metodología normalizada que se ha de utilizar para la adopción de las enmiendas a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, y teniendo en cuenta la decisión del MEPC 53 en el mismo sentido, convino en que:

- .1 las enmiendas relativas a los elementos de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos que sin duda corresponden al ámbito de competencia de un Comité, deberían adoptarse mediante una resolución del MSC o del MEPC, según el caso; y
- .2 las enmiendas relativas a cuestiones que pertenecen al ámbito de competencia de ambos Comités a partes de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, tales como la parte "Generalidades", deberían adoptarse de conformidad con el procedimiento utilizado para la adopción de enmiendas a los instrumentos de carácter obligatorio, tanto en virtud del Convenio SOLAS como del Convenio MARPOL 73/78, como es el caso del código CIQ. En estas situaciones, las mismas enmiendas deberían adoptarse mediante dos resoluciones independientes, una del MSC y otra del MEPC.

## **Definición de granelero y aprobación del transporte de cargas secas a granel**

8.9 El Comité examinó las opiniones, recomendaciones y decisiones del Subcomité en cuanto a la definición de granelero, partiendo del hecho de que el 1 de julio de 2006, con la entrada en vigor de los capítulos II-1, III y XII del Convenio SOLAS, habrá una definición de granelero en las reglas II-1/2 y XII/1.1 revisadas que difiere de la definición existente recogida en la regla IX/1.6, aplicable a los buques construidos antes del 1 de julio de 2006.

8.10 En ese contexto, el Comité tomó nota de que el FSI 13, si bien había reconocido que, mientras que en la regla II-1/2 revisada se hacía referencia a la regla XII/1.1, en la regla III/31 revisada se hacía referencia a la regla IX/1.6 del Convenio SOLAS por lo que respecta a la definición de granelero, en el caso de los buques construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente, con lo que se originaba una posible distinción entre dos tipos diferentes de granelero, había recomendado que la definición de granelero del capítulo IX y de la regla III/31 revisada se cotejara y armonizara con la definición que figura en la regla XII/1.1.

8.11 El Comité hizo suya la inquietud manifestada por el Subcomité en el sentido de que, si bien los graneleros se identifican mediante el Certificado de seguridad de construcción, el Certificado de seguridad del equipo y el Certificado de gestión de la seguridad, el estado jurídico de un buque que no cuenta con los certificados correspondientes a un granelero, pero que transporte cargas a granel, podría ocasionar problemas y ser cuestionado por los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto por incumplimiento del capítulo XII del Convenio SOLAS.

8.12 En ese contexto, el Comité tomó nota de que el FSI 13 había recomendado que se encargara a un organismo pertinente de la OMI, que no fuera el Subcomité, que examinara de nuevo la definición de "granelero", teniendo en cuenta, además, la cuestión de si un buque que no sea un granelero según sus certificados reglamentarios, pero que transporta una carga a granel, cumple lo dispuesto en el Convenio SOLAS si dicha carga está prevista en el manual de carga y estabilidad del buque, aprobado por la Administración.

8.13 El Comité examinó el documento conexo presentado por la IACS (MSC 81/8/3), en el que recomendaba que, dado que el 1 de julio de 2006 entrarían en vigor las enmiendas de 2004 al Convenio SOLAS, tendría que aclararse lo siguiente:

- .1 la expresión "en general, se construye", ya que seguirá aplicándose a las reglas II-1/3-6 y III/31 y a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS;
- .2 la expresión "destinado principalmente al transporte de carga seca a granel", ya que seguirá aplicándose al capítulo II-1 (con excepción de la regla II-1/3-6) y al capítulo XII del Convenio SOLAS, después del 1 de julio de 2006; y
- .3 las prescripciones o normas que deben aplicarse para dar cumplimiento al capítulo XII revisado respecto de los graneleros no tradicionales.

8.14 Tras sancionar, en principio, la necesidad de elaborar una definición de trabajo adecuada de granelero y una interpretación común de la expresión, el Comité examinó varias opiniones manifestadas, en tanto que presentaban observaciones pormenorizadas sobre la información facilitada.

8.15 En ese contexto, se señalaron a la atención del Comité las ventajas e inconvenientes de las tres definiciones recogidas en el cuadro del párrafo 7 del documento MSC 81/8/3, y se hizo especial hincapié en las ventajas potenciales de apartarse de definiciones basadas en proyectos y perfiles. El Comité apoyó en principio este planteamiento.

8.16 El Comité convino en remitir las recomendaciones del Subcomité FSI con respecto a la definición de granelero y la aprobación del transporte de cargas secas a granel, así como el documento MSC 81/8/3, al DE 50 para que éste examine las cuestiones dentro de su punto del orden del día titulado "Otros asuntos" y presente un informe al MSC 83.

8.17 Por lo que respecta a la cuestión concreta de los problemas que podrían plantear los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre el presunto incumplimiento del capítulo XII del Convenio SOLAS por los buques hasta que se acepte una interpretación, el Comité reiteró que, entretanto, las Administraciones de abanderamiento eran las encargadas de interpretar debidamente y aplicar las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS, y aprobó la circular MSC.1/Circ.1199, Orientaciones provisionales sobre el

cumplimiento por los buques que transportan carga seca a granel de las prescripciones de los capítulos II-1, III, IX, XI-1 y XII del Convenio SOLAS.

### **Directrices relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto en cuanto a las horas de trabajo de la gente de mar**

8.18 Tras observar que la Conferencia Internacional del Trabajo celebrada en 2006 había adoptado un nuevo Convenio refundido sobre el trabajo marítimo y una resolución en la que se hacía un llamamiento a la elaboración de orientaciones armonizadas en la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo y descanso, el Comité sancionó la decisión del Subcomité en lo que se refiere a la elaboración de directrices relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto en cuanto a las horas de trabajo de la gente de mar y, particularmente, en relación con la propuesta de elaboración de una circular MSC.

### **Grupo de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas**

8.19 Tras recordar que, en su 80º periodo de sesiones, al examinar las cuestiones urgentes remitidas por el Subcomité al Comité, éste había recibido información de la Secretaría de que estaba previsto que las Secretarías de la OMI y la FAO se reunieran en julio de 2005 para preparar el segundo Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, el Comité tomó nota de que, partiendo de la primera reunión preparatoria de las Secretarías de la OMI y de la FAO y de los ulteriores contactos mantenidos entre los dos organismos, se habían presentado las siguientes propuestas:

- .1 lugar: de acuerdo con las prácticas establecidas para las reuniones mixtas en las que participen varios organismos de las Naciones Unidas, la FAO, en calidad de organismo principal en lo que concierne al Grupo mixto de trabajo, volvería a acoger la reunión en su sede;
- .2 fecha y duración de la reunión: provisionalmente tres días en 2007, habida cuenta del programa de reuniones de la FAO para dicho año;
- .3 lista provisional de puntos objeto de examen:
  - .3.1 el registro mundial propuesto de buques pesqueros de la FAO (para la identificación de los buques pesqueros), incluidos posibles componentes como el número de identificación o la información sobre el propietario del buque;
  - .3.2 el establecimiento de un sistema internacional de ordenación pesquera;
  - .3.3 el examen de un mecanismo de evaluación para determinar el cumplimiento de las normas pertinentes de la FAO;
  - .3.4 las medidas de supervisión, control y vigilancia, incluida la supervisión de la gente de mar/pescadores en los buques;
  - .3.5 el marco jurídico:

- .1 el Protocolo de Torremolinos de 1993;
  - .2 el Convenio de Formación para Pescadores 1995;
  - .3 el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, 2005;
  - .4 las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños, 2005;
  - .5 el proyecto de normas de seguridad para buques pesqueros pequeños (aplicables a buques pesqueros con cubierta, de eslora inferior a 12 m, y a buques pesqueros sin cubierta con independencia de su eslora); y
  - .6 las próximas medidas a adoptar;
- .3.6 la labor de la OIT relativa al Convenio para el sector pesquero, 2005;
  - .3.7 basuras de los buques (Anexo V del MARPOL) - Artes de pesca perdidos y abandonados;
  - .3.8 los avances registrados en la implantación del modelo de Sistema de medidas relativas al Estado rector del puerto, elaborado por la FAO; y
  - .3.9 otros asuntos; y
- .4 participantes: la selección de los participantes se basaría en la participación en el último Grupo mixto de trabajo, a reserva de que se confirme su disponibilidad. La OMI estuvo representada por participantes de Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Liberia, la República de Corea y Turquía. La FAO estuvo representada por participantes de Australia, Chile, Estados Unidos, Filipinas, Japón, Malta y Sudáfrica.

8.20 Tras observar también que, de conformidad con el calendario provisional, en mayo de 2006 tendría lugar una segunda reunión preparatoria de las Secretarías de la OMI y la FAO para examinar cuestiones de fondo relativas a la fecha, el orden del día y la composición de las delegaciones, el Comité encargó al Subcomité que examinara en su próximo periodo de sesiones los avances de las Secretarías de la FAO y la OMI en la preparación del segundo Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas y en particular la preparación de un documento conjunto FAO/OMI, que se presentará a los órganos rectores respectivos, y que presentara un informe en el MSC 82.

#### **ESTUDIO SOBRE LOS CASOS DE EXPLOSIONES EN QUIMIQUEROS Y PETROLEROS PARA PRODUCTOS**

8.21 El Comité examinó los documentos MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8 (ICS, IAPH, IACS, CEFIC, OCIMF, INTERTANKO e IPTA), en los que se recoge el informe del Grupo de trabajo intersectorial (IIWG), constituido para estudiar los casos notificados de explosiones en quimiqueros y petroleros para productos que no pudieron finalizarse a tiempo para que los examinaran previamente el FP 50, STW 37, DE 49 y BLG 10.

8.22 Al presentar este documento el representante del OCIMF, en nombre de las demás entidades que lo patrocinaban, observó que el Grupo intersectorial había llegado a la conclusión de que la causa principal de los sucesos en cuestión era la falta de observancia de los procedimientos, y de que por ello el Grupo intersectorial había constituido un grupo de tareas sobre el factor humano, que esté explorando maneras de abordar esta cuestión en el contexto de los buques tanque. Informó asimismo al Comité de que el Grupo intersectorial recomendaba, como medida adicional de seguridad, que el Comité estudie la posibilidad de enmendar el Convenio SOLAS a fin de prescribir la utilización de gas inerte en quimiqueros nuevos y petroleros para productos nuevos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto.

8.23 Por lo que respecta a la instalación de gas inerte a bordo de buques tanque existentes (MSC 81/8/1, párrafo 14), el Comité tomó nota de la opinión de que habría que llevar a cabo el estudio de evaluación formal de la seguridad (EFS) recomendado y un análisis coste-beneficio antes de adoptar una decisión al respecto.

8.24 La delegación de Noruega opinó que, en el caso de determinados productos y sustancias químicas, la utilización de sistemas de gas inerte debería prescribirse para los buques existentes y los nuevos, y propuso un nuevo planteamiento de reglamentación para los buques tanque, basado por ejemplo en la elaboración de medidas de precaución, partiendo únicamente de la base de las propiedades de peligros que entrañan las cargas que se transportan.

8.25 La delegación de Noruega propuso, y algunas delegaciones señalaron que podrían apoyar esta propuesta, constituir un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en esta cuestión en el lapso interperiodos. No obstante, al no contar con el suficiente apoyo, para esta propuesta, la delegación de Noruega informó al Comité que presentaría un documento al respecto en el MSC 82, en el que propone incluir un nuevo punto en el programa de trabajo.

8.26 Tras apoyar al examen de este asunto en el Grupo de trabajo intersectorial, la delegación de Francia informó al Comité de que, además de la explosión notificada a bordo del buque tanque **Chassiron**, de peso muerto inferior a 20 000 toneladas (MSC 79/22/8), se estaba investigando otro caso de explosión acaecida en los últimos dos años a bordo de un buque tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas.

8.27 La delegación de Singapur opinó que un solo sistema de gestión de seguridad a bordo, basado en procedimientos genéricos, solamente podía conducir a prácticas poco seguras, y que, sería preferible elaborar dos procedimientos independientes aplicables a productos químicos y al petróleo.

8.28 Por lo que respecta a la recomendación relativa al intercambio anónimo de datos sobre sucesos y cuasiabordajes (MSC 81/8/1, párrafo 17), la delegación de Suecia informó al Comité de que, en su país, se había establecido un sistema de compilación de datos de ámbito nacional, en colaboración con el sector, que había permitido registrar 1 500 informes.

8.29 Por lo que respecta al uso del nombre correcto del producto (MSC 81/8/1, párrafo 12), el Comité tomó nota de la información facilitada por el Presidente del Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (ESPH) de que el BLG había elaborado y aprobado una circular sobre el uso del nombre correcto del producto cuando se presenten para su transporte cargas líquidas a granel.

8.30 El Comité, a partir de las recomendaciones enumeradas en los párrafos 13 a 17 del documento MSC 81/8/1, así como los correspondientes párrafos del documento MSC 81/INF.8 decidió remitir ambos documentos al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y al BLG 11, DE 50, FP 51, FSI 14 y STW 38 para su examen y, en particular, convino en remitir lo siguiente:

- .1 las cuestiones relacionadas con el factor humano que se han identificado, al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano;
- .2 las cuestiones relativas a las propuestas sobre gas inerte (MSC 81/8/1, párrafo 6.9 y 14) al FP 51 y DE 50, para su examen bajo el punto del orden del día "análisis de siniestros" y a fin de que presenten un informe al MSC 83;
- .3 las cuestiones relacionadas con las fuentes de ignición (MSC 81/8/1, párrafo 6.5, 6.6, 9 y 16), al FP 51 y al DE 50, teniendo en cuenta que la IACS ha manifestado que está dispuesta a elaborar una prescripción unificada al respecto, para su examen bajo el punto del orden del día "análisis de siniestro", y a fin de que presenten un informe en el MSC 83; y
- .4 las cuestiones relacionadas con la disponibilidad de los datos de siniestros (MSC 81/8/1, párrafos 3 y 17) al FSI 14, para que las examine y formule una recomendación al respecto dentro de su punto del orden del día titulado "estadísticas e investigaciones de siniestro" y presente un informe al MSC 83.

#### **INSPECCIÓN DE LOS RDT DE CONFORMIDAD CON EL SARC**

8.31 El Comité observó que el Grupo de trabajo por correspondencia del FSI sobre las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)), que presentará su informe ante el FSI 14, había determinado, partiendo de que en la regla V/18 8) del Convenio SOLAS se prescribe que el sistema registrador de datos de la travesía (RDT) debe someterse a una prueba anual de funcionamiento, la necesidad de contar con mejores orientaciones en cuanto a lo que se necesita hacer durante dicha prueba, así como de adoptar un modelo normalizado para el certificado de cumplimiento prescrito.

8.32 Tras observar también que el Grupo de trabajo por correspondencia del FSI estimaba que la cuestión antedicha estaba fuera de su competencia, el Comité examinó la propuesta recogida en el documento MSC 81/8/2 (Reino Unido) sobre la inspección de los RDT de conformidad con el SARC y la remitió al FSI 14 y al NAV 52, para que éstos la examinaran dentro de sus puntos del orden del día titulados "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))" y "Otros asuntos", respectivamente, y presenten un informe al MSC 82.

#### **EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS**

8.33 El Comité tomó nota de que el LEG 91 había adoptado, mediante la resolución LEG.3(91), las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo y había encargado a la Secretaría que pusiera las Directrices adoptadas en conocimiento de los órganos que realicen el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

8.34 En ese contexto, y tras tener en cuenta la labor en curso del Subcomité sobre el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, el Comité, en consulta con el Presidente del MEPC, remitió, a reserva de que el MEPC adopte una decisión en el mismo sentido, las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo al FSI 14 para que éste las examine, según proceda.

## **9 LÍQUIDOS Y GASES A GRANDEL**

### **INFORME DEL 9º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 9º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (BLG 9/17 y MSC 81/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación, tras observar que el MEPC 53 había aprobado el informe y había adoptado decisiones de interés para su labor.

#### **Protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque**

9.2 El Comité tomó nota del plan de acción del Subcomité respecto de las prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contiene sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque y, en particular:

- .1 la decisión de elaborar un proyecto de circular MSC sobre Recomendaciones estructurales para los buques nuevos que transportan líquidos a granel que contienen benceno y de constituir un grupo de trabajo por correspondencia que se encargue de preparar un proyecto de circular, a fin de someterlo al examen del BLG 10;
- .2 la decisión de elaborar prescripciones obligatorias para el uso de las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) respecto de los buques que transporten el tipo de cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y fuel oil para usos marinos, tras examinar las revisiones propuestas a las Directrices para la ultimación de las MSDS en cuanto al tipo de cargas que figuran en el Anexo I del MARPOL y al fueloil para usos marinos; y
- .3 el refrendo del proyecto de directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo, teniendo en cuenta las opiniones del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, a fin de someterlo a la aprobación del Comité (véase el párrafo 9.3 *infra*).

#### **Directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo**

9.3 El Comité aprobó la circular MSC-MEPC.2/Circ.3, Directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo, tras observar que el MEPC 53 había aprobado, a reserva de que el Comité adoptara la misma decisión, el proyecto de circular con las modificaciones recogidas en el párrafo 11.7 del documento MSC 81/2/3 y los párrafos 13 a 15 del documento MSC 81/17.

## **Interpretación o aplicación del Código CIG a los buques que transporten anhídrido carbónico licuado a granel**

9.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité había preparado el proyecto de circular MSC sobre Interpretación o aplicación del Código CIG a los buques que transporten anhídrido carbónico licuado a granel, recogido en el anexo 8 del documento BLG 9/17, a fin de someterlo a la aprobación del MSC 82 cuando se hubieran adoptado las enmiendas al Código CIG cuya interpretación figura en la circular, y pidió a la Secretaría que presentara el proyecto de circular MSC antedicho al MSC 82 para su aprobación oficial.

## **Enmiendas a los códigos CIG y CG**

9.5 El Comité aprobó los proyectos de enmiendas a los códigos CIG y CG, recogidos en los anexos 22 y 23, respectivamente, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas al Código CIG, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y en la regla VII/11.1 del mismo Convenio, para su examen, y posterior adopción, en el MSC 82, y pidió también a la Secretaría que presentara el proyecto de enmiendas al Código CG en el MSC 82 para su adopción oficial.

## **Enmiendas al Código CGrQ**

9.6 Teniendo presente que el Código CGrQ es un instrumento con carácter recomendatorio a los efectos de la seguridad, pero es de obligado cumplimiento en virtud del Anexo II del MARPOL, y tras observar que el MEPC 54 había adoptado el anteproyecto de enmiendas al Código CGrQ con modificaciones de redacción menores, el Comité adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.212(81), las enmiendas al Código CGrQ, recogidas en el anexo 24.

## **Enmiendas al Código CIQ y cuestiones conexas**

9.7 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de enmiendas a las prescripciones relativas a la protección contra incendios del Código CIQ, recogido en el anexo 25, tras observar que el MEPC 53 las había aprobado, en principio, a reserva de que el Comité adoptara una decisión en el mismo sentido, para su adopción en el MEPC 56, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que se examinen en el MSC 82 con miras a su adopción.

9.8 Tras la recomendación formulada por el BLG 9 de que las enmiendas a las prescripciones relativas a la protección contra incendios del Código CIQ, a las que se hace referencia en el párrafo 9.7 anterior, deberían aplicarse antes de su fecha oficial de entrada en vigor, y después de observar que el MEPC 53 había adoptado una decisión en el mismo sentido, el Comité aprobó la circular MSC-MEPC/2.Circ.4 (Aplicación temprana de las enmiendas a las prescripciones relativas a la protección contra incendios del Código CIQ).

## **Examen de las Directrices OSV y de las Directrices LHNS**

9.9 El Comité tomó nota de que el examen de las partes pertinentes de las Directrices OSV (resolución A.469(XII)) y de las Directrices LHNS (resolución A.673(16)) se había ultimado y remitido al Subcomité SLF a efectos de coordinación, tras recordar que el MEPC 53 había tomado nota de la propuesta de enmienda y había acordado, a reserva de que el Comité adoptara una decisión en el mismo sentido, encargar al Subcomité SLF, en calidad de coordinador, que finalizara las enmiendas a fin de que el MEPC y el Comité adoptaran las medidas oportunas.

Asimismo, el Comité recordó que las medidas ulteriores adoptadas por el SLF 48 se habían examinado dentro del punto 11 del orden del día (Estabilidad, líneas de carga y seguridad de pesqueros) (véase también el párrafo 11.4).

9.10 Al respecto, el Comité, tras debatir la propuesta pertinente presentada por la delegación de los Países Bajos, pidió a la Secretaría que editara todos los instrumentos existentes de la OMI relacionados con los buques de suministro mar adentro en una sola publicación de la OMI. Además, el Comité tomó nota de la opinión de que sería conveniente elaborar, en el futuro, un solo instrumento de la OMI que incorporara las disposiciones aplicables a los buques de suministro mar adentro contenidas en los instrumentos existentes de la OMI, actualizadas según fuera necesario.

### **Mandato del Subcomité**

9.11 Atendiendo a la invitación del Subcomité de que examinara su proyecto de mandato y adoptara las medidas pertinentes, el Comité recordó que, desde que el MSC 80 y el MEPC 53 aprobaron el mandato definitivo del Subcomité, los acontecimientos acaecidos habían dejado obsoleto el mandato.

### **Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2006**

9.12 El Comité aprobó la celebración de una reunión interperiodos del grupo de trabajo ESPH en septiembre de 2006, tras observar que el MEPC 54, después de aprobar la celebración de la reunión interperiodos en 2006, había pedido al Grupo que presentara su informe directamente al MEPC 55.

### **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

9.13 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le remitieron (MSC 81/9/1), derivadas del 10º periodo de sesiones del Subcomité (BLG 10/19), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **Propuesta de enmiendas al Código CIQ revisado**

9.14 El Comité recordó que, tal como se señalaba en el párrafo 3.31.3 del documento BLG 9/17 y el párrafo 11.4 del documento MSC 81/2/3, el BLG 9 había invitado al MSC 81 y al MEPC 55 a que aprobaran, en principio, los productos para incluirlos, una vez evaluados, en los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ revisado. En ese contexto, el Comité observó que el BLG 10 había aprobado la propuesta de calendario de la próxima serie de enmiendas al Código CIQ y el proyecto de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ revisado, que figuran en los anexos 13 y 7, respectivamente, del documento BLG 10/3 y que, habida cuenta de que en el BLG 10 se habían aprobado nuevas enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19, el Subcomité había pedido a la Secretaría que preparase un texto refundido del proyecto de enmiendas al Código CIQ revisado a fin de que se aprobara, en principio, en el MSC 81 y, posteriormente, en el MEPC 55.

9.15 Tras examinar el texto refundido antedicho del proyecto de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ revisado preparado por la Secretaría (MSC 81/9/1), el Comité aprobó, en principio, el anteproyecto de enmiendas, recogido en el anexo 26, y pidió al

Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y en la regla VII/8.1 del mismo Convenio, a fin de que se examinaran para su adopción en el MSC 82, a tiempo para que las enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2009.

### **Puntos respecto de los cuales el grupo de trabajo ESPH debe presentar un informe directamente al MSC 82**

9.16 El Comité observó que el BLG 10, teniendo en cuenta el calendario de reuniones y las decisiones que debía adoptar el Comité sobre determinadas cuestiones que examinaría el Grupo de trabajo ESPH en su reunión interperiodos de septiembre de 2006, antes de la entrada en vigor del Código CIQ revisado, había enumerado los puntos que se indican en el párrafo 6 del documento MSC 81/9/1, respecto de los cuales debe presentarse un informe directamente al MSC 82, y refrendó la propuesta del BLG 10.

## **10 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

### **INFORME DEL 51º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 51º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (NAV 51/19 y MSC 81/10) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

10.2 La delegación de Colombia invitó al Comité que no considerara las recomendaciones a las que se hace referencia en los párrafos 19.1.1.1 y 19.1.1.8 del informe para el Comité de Seguridad Marítima presentado por el Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV 51/19), habida cuenta de que Colombia había retirado por completo las propuestas relativas a los dispositivos de separación del tráfico y zonas a evitar contenidas en los documentos NAV 51/3/9 y NAV 51/3/10, respectivamente.

10.3 Dado que Colombia había retirado por completo las propuestas antedichas debido a su interés en efectuar una revisión técnica completa, el Comité no examinó las recomendaciones recogidas en los párrafos 19.1.1.1 y 19.1.1.8 del informe del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV 51/19) al Comité de Seguridad Marítima.

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

10.4 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó el dispositivo de separación del tráfico propuesto, incluidas las medidas de organización del tráfico conexas, de las "islas Canarias" (y las medidas de protección correspondientes para la ZMES de las islas Canarias), que figura en el anexo 27, para que se distribuya mediante la circular COLREG.2/Circ.57.

10.5 El Comité observó que, tras su aprobación en principio por parte del MEPC 51, el MEPC 53 había designado las aguas de las islas Canarias como ZMES mediante la resolución MEPC.134(53), en la que se manifestaba que se esperaba que el Comité adoptara las medidas de protección correspondientes.

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

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

- .1 "En el estrecho de Juan de Fuca y sus accesos";
- .2 "A la altura del cabo de Gata";
- .3 "A la altura del faro de Porkkala"; y
- .4 "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes",

que figuran en el anexo 27, para que se distribuyan mediante la circular COLREG.2/Circ.57.

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

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

- .1 la propuesta de modificación de la zona a evitar alrededor de la boya CS4 en el paso de Calais (estrecho de Dover); y
- .2 la propuesta de nuevas zonas a evitar por los buques en tránsito por las islas Canarias (medidas de protección correspondientes para la ZMES de las islas Canarias),

que figuran en el anexo 28, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.253.

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

10.8 El Comité decidió que los nuevos dispositivos de separación del tráfico adoptados y las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes a los que se hace referencia en los párrafos 10.4 y 10.6, respectivamente (anexo 27), y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico a las que se hace referencia en el párrafo 10.7 (anexo 28), se implantarían seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de diciembre de 2006 a las 00 00 horas UTC.

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

#### **Modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la zona de tráfico del Gran Belt"**

10.9 El Comité observó que, tal como le había autorizado en su 80º periodo de sesiones, el Subcomité había aprobado el proyecto de resolución pertinente de la Asamblea a fin de someterlo a la adopción de la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones. La Asamblea había adoptado, mediante la resolución A.978(24), las Modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la zona de tráfico del Gran Belt". El Comité observó

también que las modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques existente adoptadas se implantarán a las 00 00 horas UTC el 1 de julio de 2006 y que esta información ya se había transmitido a los Gobiernos Miembros mediante la circular SN.1/Circ.251.

### **Nuevo sistema de notificación obligatoria para buques**

10.10 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó, mediante la resolución MSC.213(81) el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques en las islas Canarias (como una medida de protección correspondiente de la ZMES de las islas Canarias), que figura en el anexo 29, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.254. Además, el Comité decidió que el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques se implantaría seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de diciembre de 2006 a las 00 00 horas UTC.

### **Medida de protección correspondiente para la ZMES del archipiélago de Galápagos**

10.11 El Comité observó que, tal como le había autorizado en su 80º periodo de sesiones, el Subcomité había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la propuesta de zona a evitar como una medida de protección correspondiente para la ZMES del archipiélago de Galápagos a fin de someterlo a la adopción de la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones. La Asamblea había adoptado la resolución A.976(24), Organización del tráfico marítimo - Establecimiento de una zona a evitar en el archipiélago de Galápagos. El Comité observó también que el sistema de organización del tráfico adoptado se implantaría a las 00 00 horas UTC del 1 de julio de 2006 y que esta información ya se había transmitido a los Gobiernos Miembros mediante la circular SN.1/Circ.250.

### **Medidas de protección correspondientes para la ZMES de la zona del mar Báltico**

10.12 El Comité observó que, tal como le había autorizado en su 80º periodo de sesiones, el Subcomité había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las medidas de protección correspondientes para la ZMES de la zona del mar Báltico a fin de someterlo a la adopción de la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones. La Asamblea había adoptado la resolución A.977(24), Organización del tráfico marítimo. El Comité observó también que los nuevos dispositivos de separación del tráfico adoptados y las modificaciones a los dispositivos de separación del tráfico existentes, así como las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, se implantarían a las 00 00 horas UTC del 1 de julio de 2006 y que esta información ya se había transmitido a los Gobiernos Miembros mediante las circulares COLREG.2/Circ.56 y SN.1/Circ.250.

### **Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994**

10.13 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de presentar al DE 49 los resultados de sus deliberaciones sobre la cuestión del examen del Código NGV 2000 y de las enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994 y tomó nota de que el DE 49 había incluido el proyecto de enmiendas remitido por el NAV 51 en la serie de enmiendas al Código NGV 2000 finalizada en el DE 49.

### **Enmiendas a la nota a pie de página correspondiente al párrafo 2.1.5 de la regla V/19 del Convenio SOLAS**

10.14 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de enmendar la nota a pie de página correspondiente al párrafo 2.1.5 de la regla V/19 del Convenio SOLAS para reflejar las

aclaraciones y definiciones de la expresión "colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas" como medio auxiliar de los SIVCE.

### **Anteproyecto de enmiendas al capítulo 13 del Código NGV 2000**

10.15 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al capítulo 13 del Código NGV 2000 para implantar gradualmente una posible prescripción de llevar SIVCE a bordo de las naves de gran velocidad, como parte de la serie completa de proyectos de enmiendas al Código NGV 2000, así como al Código NGV 1994 y al Código DSC, elaborada por el DE 49, dentro del punto 7 del orden del día (Proyecto y equipo del buque) para su aprobación y posterior adopción en el MSC 82 (véanse también los párrafos 7.12 y 7.13).

### **Catálogo de cartas en Internet de la OHI**

10.16 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a examinar y consultar con las autoridades hidrográficas pertinentes qué cartas de papel se ajustarían a los criterios para una "colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas" en las aguas que se encuentran bajo su jurisdicción, y a que indiquen las zonas para las que no se dispone de CNE y comuniquen dicha información a la OHI para que la incluya en el catálogo de cartas náuticas en Internet.

### **Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIVCE**

10.17 El Comité tomó nota del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIVCE aprobado por el Subcomité.

### **Examen de las Directrices OSV**

10.18 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de presentar al SLF 48 los resultados de sus deliberaciones sobre la cuestión del examen de las Directrices OSV y observó que el SLF 48 había tomado en consideración para su examen las conclusiones del NAV 51.

### **Examen del Código de Buques Especiales**

10.19 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de presentar al DE 49 los resultados de sus deliberaciones sobre la cuestión del examen del Código de Buques Especiales y que el DE 49 había incluido en su examen las conclusiones del NAV 51.

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

### **Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas**

10.20 El Comité examinó, dentro del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje) (véase también el párrafo 4.48) el proyecto de resolución de la Asamblea que contiene las Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas.

### **Normas de funcionamiento de los sistemas y equipos esenciales de los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad tras un siniestro y para que el buque permanezca habitable durante tres horas tras un siniestro**

10.21 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de presentar al DE 49 los resultados de sus deliberaciones sobre las normas de funcionamiento de los sistemas y equipos esenciales de los buques de pasaje para el regreso a puerto en condiciones de seguridad tras un siniestro y para que el buque permanezca habitable durante tres horas tras un siniestro y observó que el DE 49 había tenido en cuenta las conclusiones del NAV 51 en el examen pertinente que había realizado de la cuestión de la seguridad de los buques de pasaje (véanse también los párrafos 4.5 y 4.46).

### **Proceso de reconocimiento de Galileo**

10.22 El Comité respaldó la opinión del Subcomité de que el proceso de reconocimiento del sistema Galileo podía llevarse a cabo sin demora una vez que el sistema hubiera entrado en funcionamiento, e invitó a los operadores de ese sistema a que iniciaran tal proceso en cuanto estuvieran en condiciones de hacerlo.

### **Análisis de siniestros**

10.23 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de presentar al STW 37 los resultados de sus deliberaciones sobre la cuestión del análisis de siniestros y observó que el STW 37 había tomado nota de las conclusiones del NAV 51.

### **Medios recomendados para que las autoridades encargadas de la investigación extraigan los datos almacenados en los registradores de datos de la travesía (RDT) y los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S)**

10.24 El Comité respaldó la iniciativa del Subcomité de distribuir la circular SN/Circ.246, Medios recomendados para que las autoridades encargadas de la investigación extraigan los datos almacenados en los registradores de datos de la travesía (RDT) y los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S).

## **NORMAS DE FUNCIONAMIENTO NUEVAS Y ENMENDADAS DEL EQUIPO DE NAVEGACIÓN**

### **Normas de funcionamiento revisadas de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo (resolución A.861(20)) y de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S) (resolución MSC.163(78))**

10.25 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.886(21), el Comité adoptó la resolución MSC.214(81) sobre Enmiendas a las normas de funcionamiento revisadas de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo (resolución A.861(20)) y de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S) (resolución MSC.163(78)), que figura en el anexo 30.

## **SISTEMAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

10.26 El Comité recordó que en la actualidad, la Secretaría remitía todas las propuestas relativas a los sistemas de organización del tráfico marítimo a la OHI para que ésta efectuase un análisis sobre la idoneidad de los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas de la zona.

10.27 El Comité examinó una propuesta de la OHI (MSC 81/10/1) de introducir una enmienda en la Nota orientativa sobre la preparación de las propuestas que se presenten al Subcomité de Seguridad de la Navegación en relación con los sistemas de organización del tráfico marítimo o los sistemas de notificación para buques (MSC/Circ.1060), destinada a evitar una duplicación innecesaria en relación con el análisis que efectúa la OHI de la precisión geográfica de las propuestas relativas a los sistemas de organización del tráfico marítimo. Se propuso introducir la siguiente enmienda en el apartado .3 del párrafo 3.4.2 de la Nota orientativa (MSC/Circ.1060):

- ".3 la idoneidad del estado de los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas en la zona del sistema propuesto de organización del tráfico. Los Gobiernos que no cuenten con la información hidrográfica necesaria al comienzo de la elaboración del sistema de organización del tráfico marítimo, podrán pedir asistencia a la OHI para obtenerla;"

10.28 El Comité mostró su conformidad con la propuesta de la OHI y, tras examinar el documento MSC 81/WP.12, aprobó la circular MSC.1/Circ.1060/Add.1, "Enmienda a la Nota orientativa sobre la preparación de las propuestas que se presenten al Subcomité de Seguridad de la Navegación en relación con los sistemas de organización del tráfico marítimo o los sistemas de notificación para buques" (MSC/Circ.1060).

10.29 Además, el Comité:

- .1 recordó a los Gobiernos la necesidad de facilitar "información sobre la idoneidad del estado de los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas en la zona del sistema propuesto de organización del tráfico", según se establece en la circular MSC/Circ.1060;
- .2 comunicó al Subcomité NAV que podría solicitar asesoramiento de la OHI, según sea necesario, acerca de los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas en las zonas de los sistemas de organización del tráfico propuestos; y
- .3 tomó nota de que la OHI formulará observaciones acerca de los sistemas de organización del tráfico propuestos, cuando lo estime necesario.

**MENSAJE BINARIO DE ALERTA SOBRE ABORDAJE INMINENTE, TRASMITIDO MEDIANTE EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)**

10.30 El Comité examinó la propuesta formulada por Egipto (MSC 81/10/2) sobre la utilización del equipo del SIA para detectar y notificar la existencia de una situación de abordaje inminente y la utilización de un nuevo mensaje binario transmitido mediante el SIA para activar una alarma en el momento de detectar una situación de ese tipo.

10.31 En este contexto, el Comité recordó que, en su 78º periodo de sesiones, había aprobado las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA (SN/Circ.236), tal como fue elaborada por el NAV 49, el cual había elegido siete mensajes binarios para utilizarlos como un conjunto de mensajes durante un periodo de prueba de cuatro años sin introducir cambios. Además de esos siete mensajes y los cuatro mensajes relacionados con el sistema, el Subcomité NAV había acordado autorizar dos mensajes adicionales durante el periodo de prueba de cuatro años, para someter a ensayo el proceso de introducción de nuevos mensajes binarios a los usuarios, fabricantes y a la Organización. Para cuando finalice el periodo de prueba, se espera que todos los buques regidos por el Convenio SOLAS, y un gran número de los que no lo están,

dispongan de equipo SIA, lo cual permitirá a la OMI evaluar las ventajas y la viabilidad de los mensajes binarios SIA, así como el grado de utilización de las frecuencias SIA. Las directrices también recomendaban que, si la evaluación tenía un resultado positivo, el uso de los mensajes binarios podría ampliarse. En caso de que un Gobierno Miembro considerara necesario proponer un nuevo mensaje binario, deberá demostrar ante el Subcomité NAV su necesidad operacional y proporcionar el formato y contenido propuestos para dicho mensaje. A continuación, la Organización podrá aceptar ese mensaje, asignar un identificador y publicarlo en una circular SN actualizada, dirigida al sector marítimo.

10.32 Se sometió a examen la propuesta de Egipto relativa a la utilización del equipo del SIA como medio para ayudar a evitar que se produzca una situación de abordaje inminente. Varias delegaciones que hicieron uso de la palabra opinaron que era necesario ser sumamente cautelosos al recomendar la utilización del SIA como dispositivo para evitar los abordajes, alegando las siguientes razones:

- .1 las alarmas del SIA no servirán para nada en los pasos angostos y en las zonas de denso tráfico;
- .2 las alarmas múltiples en el puente de navegación podrían causar confusión al equipo del puente;
- .3 los buques transmiten datos incorrectos del SIA; y
- .4 se ha adquirido poca experiencia operacional desde la introducción del equipo del SIA.

10.33 Por consiguiente, el Comité estimó que, de momento, era prematuro adoptar medidas al respecto.

10.34 En consecuencia, el Comité propuso que Egipto tenga a bien examinar su propuesta y volver a presentarla en el MSC 82 como propuesta de un nuevo punto del programa de trabajo, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo, debiéndose facilitar información apropiada para justificar la aprobación del nuevo punto del programa de trabajo del Subcomité NAV.

#### **ESTRECHOS DE MALACA Y SINGAPUR - CARTAS NÁUTICAS ELECTRÓNICAS OFICIALES**

10.35 El Comité tomó nota de la información facilitada por la OHI (MSC 81/INF.3) sobre la publicación de nuevas cartas náuticas electrónicas (CNE) por las Oficinas Hidrográficas de Indonesia, Malasia y Singapur, junto con la Asociación Hidrográfica del Japón, y la disponibilidad de seis celdas de las CNE oficiales que abarcan los estrechos de Malaca y Singapur con efecto a partir del 26 de diciembre de 2005, las cuales contribuirán de manera importante a la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en los estrechos mencionados.

10.36 La Secretaría manifestó su agradecimiento por la publicación de dichas CNE en los estrechos de Malaca y Singapur, y señaló además lo siguiente:

- .1 la publicación de esas cartas constituía un buen modelo de cooperación entre las Oficinas Hidrográficas pertinentes de los Estados ribereños;

- .2 se espera poder lanzar el proyecto de la Autopista electrónica marina (MEH) en menos de un año;
- .3 conforme al proyecto de prueba de la MEH, se iba a realizar un amplio levantamiento hidrográfico para recabar la información hidrográfica más reciente, a fin de volver a elaborar cartas náuticas electrónicas a una escala de 1:10 000 que abarquen determinadas zonas importantes de navegación a lo largo de todo el DST del estrecho de Malaca; y
- .4 se mantendrá al Comité informado de los avances en relación con el proyecto de la MEH.

10.37 La delegación de Singapur manifestó su agradecimiento a la OHI y al Japón por la ayuda prestada en la elaboración de nuevas cartas náuticas electrónicas (CNE) que abarcan los estrechos de Malaca y Singapur. Dicha delegación señaló que, en su opinión, se trataba de un buen ejemplo de cooperación entre los Estados ribereños y otras partes interesadas y que esperaba seguir colaborando en esta línea.

## **11 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS**

### **Informe del 48º periodo de sesiones del Subcomité**

11.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 48º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (SLF 48/21 y MSC 81/11) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

### **Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS**

11.2 El Comité tomó nota de progreso realizado en cuanto a la elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS, en particular la decisión del Subcomité de ultimar las notas explicativas provisionales durante el SLF 49, que se publicarán mediante una circular MSC tras su aprobación en el MSC 82, con la posibilidad de revisar periódicamente las Notas hasta la entrada en vigor del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS en 2009, teniendo en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación de las prescripciones de ese capítulo.

### **Revisión del Código de Estabilidad sin Avería**

11.3 Tras tomar nota del progreso realizado en la elaboración de las revisiones del Código de Estabilidad sin Avería, así como el plan de acción actualizado para la labor sobre la estabilidad sin avería, el Comité hizo suya la opinión del Subcomité de que era necesario facilitar el sector, con carácter urgente, las directrices para la evaluación alternativa del criterio meteorológico (por ejemplo, experimentos con modelos) antes de ultimar el Código de Estabilidad sin Avería revisado, y aprobó la circular MSC.1/Circ.1200 sobre las Directrices provisionales para la evaluación alternativa del criterio meteorológico.

## **Examen de las Directrices LHNS y OSV**

11.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité había remitido:

- .1 el proyecto de Directrices OSV revisadas al Subcomité DSC para su ultimación y posterior presentación al Comité, con miras a su adopción; y
- .2 el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS al Subcomité DSC para su ultimación y posterior presentación al MSC 82 y al MEPC 55, con miras a su adopción, y el modelo de formulario del Certificado de aptitud que figura en el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS al Subcomité BLG, para que formule observaciones y lo remita al Subcomité DSC.

## **Seguridad de los buques de pasaje**

11.5 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje, que se habían examinado pormenorizadamente al tratar el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje).

## **Armonización de las disposiciones de estabilidad con avería en otros instrumentos de la OMI**

11.6 El Comité tomó nota de que, en el contexto de la labor relativa a la armonización de las disposiciones de estabilidad con avería en los instrumentos de la OMI, el Subcomité había acordado, en relación con el Convenio MARPOL y los Códigos CIQ y CIG, que dichos instrumentos no deberían estar sujetos a la armonización y, en relación con el Código NGV 2000, el Código MODU y las Directrices OSV, decidió no seguir profundizando en la cuestión; y si bien en relación con el Código CNI y el Código de Buques Especiales había acordado examinar la posibilidad de seguir armonizándolos mediante enmiendas, en relación con el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 había acordado volver a examinar la cuestión únicamente por lo que respecta a los buques de tipo "B" a los que se les ha asignado un francobordo reducido y que transportan cargas sólidas a granel.

## **Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga 1966**

11.7 El Comité aprobó el anteproyecto de enmiendas al anexo B del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, relativas a las reglas 22 4) (Imbornales, aspiraciones y descargas) y 39 1) (Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva), que figuran en el anexo 31, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

11.8 En relación con la propuesta de enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la consideración especial que debe darse a las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU) autoelevadoras, el Comité, tras tomar nota de que el SLF 48 había aprobado, en principio, la idea de atenuar la aplicación de las disposiciones a las MODU autoelevadoras y que el Subcomité había llegado a la conclusión de que convendría tratar estas cuestiones en el marco del Código MODU, que está examinando el Subcomité DE, refrendó la decisión del Subcomité de remitir la propuesta de enmiendas al Subcomité DE para que éste las examine en relación con el punto que trata de las "Enmiendas al Código MODU".

## **Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994**

11.9 El Comité tomó nota de que el Subcomité había preparado el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, que trata de cuestiones relacionadas con la estabilidad y la inundación compensatoria, y las había remitido al Subcomité DE a efectos de coordinación.

### **Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre**

11.10 Tras tomar nota de la opinión del Subcomité de que los aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre deberían abordarse desde una perspectiva global de la seguridad, y de que no se había presentado ninguna metodología que permita abordar desde tal perspectiva los aspectos relacionados con el incumplimiento transitorio de ciertas normas de seguridad a bordo de los buques (en particular, las normas de seguridad que están dentro del ámbito de competencia del Subcomité SLF), el Comité refrendó la recomendación del Subcomité de que durante el cambio del agua de lastre no se debe permitir ningún incumplimiento transitorio de las normas de seguridad (por ejemplo, las normas de estabilidad sin avería, de estabilidad con avería o de francobordo), pertenecientes al ámbito de competencia del Subcomité. A este respecto, el Comité tomó nota de que el MEPC 54 también había respaldado esta recomendación del Subcomité.

### **Seguridad de los buques pesqueros pequeños**

11.11 El Comité tomó nota del progreso realizado respecto de la seguridad de los buques pesqueros pequeños, en particular el plazo aprobado por el Subcomité para la elaboración de las normas de seguridad de los buques pesqueros pequeños, y de la decisión del Subcomité de avanzar en la labor de este punto con carácter de urgencia, con la intención de ultimar las nuevas normas con bastante antelación al plazo previsto para su ultimación.

11.12 En ese contexto, el Comité refrendó la recomendación de invitar a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a participar en la elaboración de las normas de seguridad aplicables a los buques pesqueros pequeños y tomó nota de que la Secretaría de la OMI ya había informado a la OIT de los resultados de la labor del SLF sobre este particular.

### **Revisión de la circular MSC/Circ.650**

11.13 El Comité tomó nota de que, en el contexto del punto sobre la revisión de la circular MSC/Circ.650 (Interpretación de las reformas y modificaciones de carácter importante), el Subcomité había pedido al Subcomité DE que se ocupara de la cuestión de la aplicabilidad de la regla II-1/3-6 (Acceso exterior e interior a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros y graneleros) del Convenio SOLAS en el caso de la transformación de buques tanque de casco sencillo en buques tanque de doble casco, a fin de cumplir lo dispuesto en las reglas 13G y 13H del Anexo I del MARPOL 73/78.

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

### **INFORME DEL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

12.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 10º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) (DSC 10/17 y MSC 81/12) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

#### **Enmiendas a la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS como resultado de la modificación del punto de inflamación en el Código IMDG**

12.2 El Comité tomó nota de que la adopción de diversas enmiendas a las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas a transporte de mercancías peligrosas, en virtud de las cuales el punto de inflamación de 61°C establecido en varios lugares del Código IMDG pasaría a ser de 60°C, requeriría introducir las correspondientes enmiendas en la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS y, tal vez, en otros instrumentos de la OMI, y que la adopción de las enmiendas consiguientes permitiría armonizar las disposiciones pertinentes del Código IMDG con las del Convenio SOLAS (además de la regla II-2/19 (II-54) del Convenio SOLAS) y del Código CIQ, y con ello se armonizaría el Código IMDG con los criterios del SGA.

12.3 Habida cuenta de lo antedicho, el Comité encargó al Subcomité FP que elaborara las correspondientes enmiendas a la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS, como resultado de la modificación del punto de inflamación en el Código IMDG (véase asimismo el párrafo 23.14).

#### **Información de contacto de las autoridades competentes designadas**

12.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1201 sobre la Información de contacto de las autoridades competentes designadas e invitó a los Gobiernos Miembros que todavía no hubieran presentado su información de contacto para incorporarla en proyecto de circular MSC y a los Gobiernos Miembros cuya información de contacto había cambiado, a que presentaran la información pertinente a la Secretaría lo antes posible.

#### **Aplicación obligatoria del capítulo 1.3 (Capacitación) del Código IMDG**

12.5 El Comité tomó nota de que el DSC 10 había acordado que la formación obligatoria del personal en tierra que interviene en la manipulación de mercancías peligrosas, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG, era conveniente y de interés para la seguridad marítima. No obstante, un número considerable de delegaciones que se manifestaron sobre este tema en el DSC 10, consideraron que, a pesar de estar a favor de requisitos de formación obligatorios, imponer al personal de tierra capacitación en mercancías peligrosas podía exceder el ámbito de competencias de la Organización.

#### **Enmiendas al Anexo III del MARPOL**

12.6 El Comité tomó nota de que el DSC 10 había aprobado el texto del proyecto de enmiendas al Anexo III del MARPOL y que el MEPC 54, tras aprobar dicho proyecto, había refrendado el calendario propuesto por el DSC 10 para la entrada en vigor del Anexo III enmendado del MARPOL.

### **Enmienda (33-06) al Código IMDG**

12.7 El Comité tomó nota de que la propuesta de enmienda (33-06) al Código IMDG se había tratado en relación con el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento).

### **Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques**

12.8 El Comité tomó nota de que la justificación de una propuesta para incluir en el programa de trabajo del Subcomité el nuevo punto titulado "Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques" se había examinado al tratar el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo).

### **Transporte de finos de hierro obtenido por reducción directa**

12.9 El Comité refrendó la publicación de la circular DSC/Circ.36 sobre los Accidentes relacionados con el transporte de finos de hierro obtenido por reducción directa, en la que se alerta a las Administraciones y demás partes interesadas sobre los peligros que entraña la expedición y el transporte de dichos finos, a raíz de un suceso ocurrido a la motonave **Ythan** (MSC 79/12/1), e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones a que presentaran al DSC 11, para su ulterior examen, información pertinente sobre la manipulación y el transporte, en condiciones de seguridad, de finos de hierro obtenido por reducción directa.

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

12.10 Tras aprobar enmiendas a la circular MSC/Circ.859, que figuran en el anexo 6 del documento DSC 10/17, el Comité pidió a la Secretaría que publicara la circular MSC.1/Circ.1202 sobre los Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas, que sustituirá a la circular MSC/Circ.859, e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a que continúen examinando cuestiones relativas a los procedimientos de notificación de defectos estructurales graves y a que presenten propuestas al DSC 11 sobre el particular.

### **Enmiendas consiguientes como resultado de la ampliación del Código BLU para incluir el grano**

12.11 El Comité refrendó la decisión adoptada por el DSC 10, según la cual la elaboración de las enmiendas al Código BLU, al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales y al capítulo VI del Convenio SOLAS se deriva de la labor del Subcomité relativa a la ampliación del Código BLU para incluir el grano, tal como le había encargado el MSC 79, y de la adopción del Código de Cargas a Granel de 2004.

### **Reuniones interperiodos del Grupo de supervisores técnicos y de redacción**

12.12 El Comité aprobó la celebración en 2007 de dos reuniones, de una semana de duración cada una, del Grupo de supervisores técnicos y de redacción, las cuales en principio se celebrarán en mayo y en septiembre de ese año, en lugares que se anunciarán oportunamente.

### **Orientaciones sobre indumentaria protectora**

12.13 El Comité tomó nota de que el Subcomité había opinado que, si en el Código NGV 2000 revisado se incluía la enmienda al párrafo 7.17.3.6.1, elaborada por el FP 49, el Subcomité FP también debería elaborar la correspondiente enmienda a la regla II 2/19.3.6.1 del Convenio SOLAS, y que, si el Comité aprueba las enmiendas anteriormente mencionadas al Convenio SOLAS y al Código NGV, en el programa de trabajo del Subcomité DSC se debería incluir un punto que trate de la elaboración de las orientaciones conexas sobre la indumentaria protectora, y:

- .1 encargó al FP 51 que examinara la opinión del DSC 10 anteriormente mencionada sobre las enmiendas que como consecuencia procede efectuar en la regla II-2/19.3.6.1 del Convenio SOLAS e informara al MSC 83 en consecuencia; y
- .2 acordó incluir, en el programa de trabajo del Subcomité DSC, un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre la indumentaria protectora", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

### **Eliminación de fumigantes**

12.14 Tras tomar nota de las recomendaciones formuladas por el DSC 10 y de que el MEPC 54 había mostrado su conformidad al respecto, el Comité aprobó la circular MSC/MEPC.2/Circ.1 sobre la eliminación de fumigantes.

### **ENMIENDAS CONSIGUIENTES AL TEXTO REVISADO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE INTERVENCIÓN DE EMERGENCIA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS (GUÍA FEM) (MSC/Circ.1025)**

12.15 El Comité tomó nota de que, atendiendo a la solicitud del DSC 10, el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, tras ultimar el proyecto de enmienda (33-06) al Código IMDG, con miras a su adopción en este periodo de sesiones, y tras tomar nota de que era preciso introducir enmiendas consiguientes en la Guía FEm revisada a fin de armonizarla con las enmiendas anteriormente mencionadas, había preparado un proyecto de enmiendas a la Guía FEm revisada y pedido a la Secretaría que elaborase el proyecto de enmiendas a la circular MSC/Circ.1025, en el que se incorporen las enmiendas consiguientes para su aprobación en este periodo de sesiones del Comité. Atendiendo a esa petición, la Secretaría preparó un texto refundido de las enmiendas, que figura en el anexo del documento MSC 81/12/2, y que también incluye enmiendas a la Guía FEm revisada derivadas de la enmienda (32-04) al Código IMDG adoptada por el MSC 78. Tras examinar el anteproyecto de enmiendas, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1025/Add.1 sobre Enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas revisados (Guía FEm) (MSC/Circ.1025).

### **FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE MATERIALES RADIATIVOS DE LA CLASE 7 DEL CÓDIGO IMDG, INCLUIDOS LOS MATERIALES EN BULTOS UTILIZADOS PARA FINES MÉDICOS O RELACIONADOS CON LA SALUD PÚBLICA**

12.16 El Comité recordó que la cuestión de las demoras y los rechazos de las remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 había sido examinada por el Subcomité DSC, el Comité de Facilitación y la Asamblea y que, como resultado, se había adoptado la resolución A.984(24)

titulada "Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública".

12.17 El Comité tomó nota de que en el párrafo 7 de la parte dispositiva de esa resolución se pide al Secretario General que analice la posibilidad de establecer un mecanismo especial en el seno de la Organización para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7, en estrecha colaboración con el OIEA.

12.18 Tras recibir una explicación verbal de la Secretaría sobre la iniciativa adoptada por ésta en relación con el mecanismo especial, el Comité tomó nota de que una manera de proceder podría ser el establecimiento de un punto de contacto en la Secretaría, al cual se puedan dirigir las partes del sector que experimenten dificultades en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 para facilitar información acerca de las causas de las demoras y los rechazos y formular propuestas sobre cómo avanzar en esta cuestión. En ese contexto, la OMI actuaría de facilitadora, seguiría de cerca la situación a partir de los informes presentados y adoptaría las medidas apropiadas, como por ejemplo ponerse en contacto con las autoridades nacionales pertinentes a fin de facilitar el transporte de dichos materiales.

12.19 En relación con la imagen negativa que se tiene del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7, el Comité tomó nota de la opinión de la Secretaría de que convendría asignar un número específico de las Naciones Unidas al material o materiales radiactivos transportados en bultos, utilizados exclusivamente para fines médicos o relacionados con la salud pública, y también de que el OIEA, al examinar la opinión de la Secretaría de la OMI en su reunión técnica celebrada del 8 al 12 de mayo de 2006, expresó su cautela debido a que esa medida no paliaría el problema y a que sería un uso poco habitual de los números de identificación de las Naciones Unidas. No obstante, en la mencionada reunión técnica del OIEA, algunos participantes se mostraron a favor y otros en contra de este planteamiento.

12.20 Tras tomar nota del mecanismo especial anteriormente mencionado propuesto para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, el Comité observó que la Secretaría tenía previsto presentar el correspondiente documento al FAL 33 (FAL 33/12/2) y al DSC 11, para continuar examinando esta cuestión.

## **13 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS**

### **Informe del 50º periodo de sesiones del Subcomité**

13.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 50º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (FP 50/21 y MSC 81/13) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

### **Seguridad de los buques de pasaje**

13.2 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité sobre las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje, incluido el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI, que se habían examinado pormenorizadamente al tratar el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje).

### **Enmiendas al Código SSCI**

13.3 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), que figura en el anexo 32, y pidió al Secretario General que distribuyera las propuestas de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

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

13.4 El Comité tomó nota del progreso realizado respecto de las cuestiones relacionadas con el examen de las Directrices provisionales para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (MSC/Circ.1033) y acordó ampliar hasta 2008 el plazo previsto para la ultimación de este punto.

### **Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de los procedimientos de ensayo de exposición al fuego a los que se hace referencia en el Código PEF**

13.5 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1203 sobre Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de los procedimientos de ensayo de exposición al fuego a los que se hace referencia en el Código PEF, y decidió que la fecha de aprobación de la circular (párrafo 2 de la circular MSC) será la fecha de aplicación de las interpretaciones unificadas.

### **Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS**

13.6 El Comité examinó la recomendación del Subcomité de enmendar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS para garantizar la aplicación uniforme de las reglas II-2/4 y II-2/9, así como la justificación de una propuesta para incluir un nuevo punto en el programa de trabajo titulado "Protección de los contornos exteriores de las superestructuras y casetas".

13.7 Tras tomar nota de que, en lugar de pedir al Comité que aprobara el nuevo punto del programa de trabajo anteriormente mencionado en virtud del cual el Subcomité se encargaría de elaborar el correspondiente proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el FP 50 había elaborado un proyecto de enmienda a la regla II-2/4 del Convenio SOLAS para su examen en este periodo de sesiones, el Comité aprobó el anteproyecto de enmienda a la regla II-2/4.5.2.3 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 33, y pidió al Secretario General que distribuyera la propuesta de enmienda, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

13.8 Tras aprobar el proyecto de enmienda anteriormente mencionado a la regla II-2/4.5.2.3 del Convenio SOLAS, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1204 sobre la Aplicación temprana de una enmienda a la regla II-2/4.5.2.3 del Convenio SOLAS. A este respecto, el Comité acordó que la aplicación de las enmiendas en fecha temprana, con carácter voluntario para las Administraciones, no supone una aplicación provisional en virtud de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

### **Directrices para la elaboración de manuales de funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de botes salvavidas**

13.9 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1205 sobre Directrices para la elaboración de manuales de funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de botes salvavidas.

## **Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas**

13.10 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1206 sobre las Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas, en la que se refundían y actualizaban las disposiciones que figuran en anteriores circulares MSC sobre este tema.

13.11 A este respecto, el Comité refrendó la recomendación del Subcomité de remitir las cuestiones relacionadas con la conveniencia que las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206 adquieran carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y/o del Código IGS a los Subcomités FSI y STW, para que se examinen y adopten las medidas oportunas.

## **Implantación temprana del proyecto de regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS**

13.12 Habida cuenta de que la circular MSC/Circ.1115, que trata de la puesta a flote por caída libre desde gran altura, expirará el 25 de mayo de 2006, el Comité, tras reconocer que las disposiciones de esa circular habían sido sustituidas por el nuevo proyecto de regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 13.13), acordó invitar a los Gobiernos Miembros a que implantaran anticipadamente el mencionado proyecto de regla, teniendo en cuenta que aún falta mucho tiempo para que las enmiendas entren en vigor y que la nueva regla mejorará la seguridad de los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas de caída libre. Por consiguiente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1207 sobre la Implantación temprana del proyecto de regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS, tras decidir insertar, en la primera frase del anteproyecto de enmiendas a la regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS, las palabras "de simulación" entre "procedimiento" y "de puesta a flote".

## **Enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS**

13.13 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, recogido en el anexo 34, que había elaborado el Subcomité para solucionar las discrepancias en el capítulo III del Convenio SOLAS (véanse también las modificaciones del proyecto de enmiendas a la regla III/19.3.3.4 del Convenio SOLAS a las que se hace referencia en el párrafo 13.12), el Código IDS y la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (véanse asimismo los párrafos 13.15 y 13.16) y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

13.14 A este respecto, el Comité tomó nota de que en relación con la definición de *condiciones desfavorables de asiento y escora*, recogida en el proyecto de regla III/3 del Convenio SOLAS, el FP 50, teniendo en cuenta lo limitado de la experiencia respecto de las nuevas prescripciones probabilistas de estabilidad con avería que figuran en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS, había invitado al SLF 49 a que examinara el proyecto de regla anteriormente mencionado y a que formulara observaciones al respecto en el MSC 82, a fin de que se puedan tomar en consideración cuando las enmiendas al Convenio SOLAS se preparen para su adopción.

## **Enmiendas al Código IDS**

13.15 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código IDS, que figura en el anexo 35 (véase asimismo el párrafo 13.13) y pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 82 con miras a su adopción.

## **Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento**

13.16 Tras acordar suprimir las palabras "de frío" en el párrafo 9 del anexo 11 del informe correspondiente al FP 50 (documento FP 50/21), el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), que figura en el anexo 36 (véase asimismo el párrafo 13.13), para su examen con miras a su adopción en el MSC 82, cuando se adopte el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS.

## **Propuestas de modificaciones al proyecto de enmiendas al Código IDS**

13.17 El Comité acordó examinar las propuestas de modificaciones al proyecto de enmiendas al Código IDS que fueron aprobadas por el MSC 80 para su adopción en este periodo de sesiones, al tratar el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento), cuando examine el documento MSC 81/3/6.

## **14 FORMACIÓN Y GUARDIA**

### **Informe del 37º periodo de sesiones del Subcomité**

14.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 37º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (STW 37/18 y MSC 81/14) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

### **Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia**

14.2 Al examinar la recomendación del Subcomité de solicitar el acuerdo del Consejo sobre la necesidad de incluir la nacionalidad del titular de un certificado fraudulento en el modelo de notificación propuesto, la División Jurídica de la Secretaría brindó al Comité el siguiente asesoramiento:

- .1 la nacionalidad debería considerarse como una ampliación de los datos personales. Se enmarca en el contexto de otras cuestiones complejas tales como nacimiento, estado civil, prueba de nacionalidad, doble nacionalidad, condiciones en las que se concedió la nacionalidad, condición de refugiado y de solicitante de asilo, etc. Además, la nacionalidad podía adquirirse mediante numerosas formas diferentes y no estaba sometida a escrutinio, registro o control, a diferencia de la formación de la gente de mar;
- .2 teniendo en cuenta la opinión expresada en el STW 36 de que dicha inclusión facilitaría el enjuiciamiento de la persona identificada como titular del certificado fraudulento, no cabría esperar que eso se produjera mediante documentos expedidos por la OMI, sino a través de la presentación directa de pruebas ante un tribunal competente. Los documentos expedidos por las organizaciones internacionales a efectos estadísticos no deben ni pueden utilizarse como pruebas en los procedimientos interpuestos contra una persona;

- .3 el mandato de la OMI abarcaba únicamente la jurisdicción en los casos de los certificados expedidos por los Estados de abanderamiento y la supervisión por los Estados rectores del puerto, y las cuestiones relacionadas con la nacionalidad no quedaban en absoluto dentro del ámbito de competencia de la Organización; y
- .4 la División Jurídica había brindado asesoramiento provisional para que fuera examinado por el Subcomité en su 37º periodo de sesiones. Tal asesoramiento tenía como objetivo facilitar el examen ulterior de esta cuestión por el Subcomité. No obstante, éste decidió remitir la cuestión al Consejo sin realizar ningún examen pormenorizado de las cuestiones técnicas. Habida cuenta de lo antedicho, no fue conveniente incluir la nacionalidad de la persona identificada como titular del certificado fraudulento en los informes publicados por la Secretaría.

Por consiguiente, el Comité acordó que no era necesario incluir la nacionalidad de la persona identificada como titular de un certificado fraudulento en los informes publicados por la Secretaría, y que tampoco procedía remitir la cuestión al Consejo.

14.3 Tras examinar la información facilitada por el Reino Unido (MSC 81/14/2) sobre las investigaciones realizadas por dicho país acerca de los tipos de fraude relacionados con los certificados de competencia y las posibles medidas para detectar e impedir esos fraudes de manera eficaz, incluido un formulario de notificación revisado de la OMI que se proponía para facilitar la adopción de medidas sobre los tipos de fraude más frecuentes, el Comité invitó a los Estados Miembros, a las Administraciones y a los empleadores de la gente de mar a que identificaran los certificados fraudulentos y a que, en particular:

- .1 alentaran a los empleadores a que verificaran sistemáticamente los certificados de competencia antes de contratar a un marinero;
- .2 alentaran la formación en la detección de fraude de todo el personal que participe en tareas de certificación e inspección, y hagan llegar al sector los principios en que se basan las mejores prácticas; y
- .3 trabajaran en estrecha colaboración para identificar y notificar los casos de prácticas ilícitas, y adoptaran medidas adecuadas y eficaces para impedir el fraude,

y remitió el documento al STW 38 para su examen pormenorizado, con vistas a actualizar el formulario de notificación para que las Administraciones puedan adoptar un planteamiento más activo enfocado a prevenir el fraude.

### **Seguridad de los buques de pasaje**

14.4 El Comité acordó encargar a Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que el MSC 82 examine la necesidad de elaborar directrices para el abandono de los buques abarloados en puerto, con arreglo a las disposiciones del Código IGS.

### **Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas**

14.5 El Comité adoptó las enmiendas a la parte B del Código de Formación relativas a las orientaciones sobre la familiarización y formación de la gente de mar que presta servicio a bordo

de buques dotados de botes salvavidas de caída libre, para distribuirlos mediante la circular STCW.6/Circ.10.

### **Medidas para incrementar la protección marítima**

14.6 El Comité recordó que, al tratar el punto 5 (Medidas para incrementar la protección marítima) del orden del día, había adoptado las medidas adecuadas en relación con este punto, tal como se reflejan en los párrafos 5.20 a 5.33 y 5.99 a 5.103.

### **Definición de las competencias de los marineros**

14.7 El Comité tomó nota del avance realizado en relación con la definición de las competencias de los marineros.

### **Revalidación del título de operador del SMSSM**

14.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1208 sobre Fomento y verificación de la familiarización permanente de los operadores del SMSSM a bordo de los buques.

14.9 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de comunicar al COMSAR 10 que incluya la cuestión de la normalización del equipo del SMSSM y los procedimientos operacionales en la declaración de coordinación de la OMI para la CMR de 2007.

### **Enmienda al capítulo III del Convenio de Formación**

14.10 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que no era necesario enmendar el capítulo III del Convenio de Formación.

### **Examen de las prescripciones operacionales y de formación para la revisión del Código de Estabilidad sin Avería**

14.11 El Comité refrendó las opiniones y observaciones formuladas por el Subcomité acerca del capítulo 5 del proyecto revisado del Código de Estabilidad sin Avería y encargó a la Secretaría que las transmitiera al SLF 49.

### **Información sobre la disponibilidad de simuladores para la formación marítima**

14.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1209 - Información sobre la disponibilidad de simuladores para la formación marítima.

### **PREPARACIÓN DE INFORMES EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DE LA REGLA I/7 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN**

#### **Informe del Secretario General para el Comité**

14.13 El Comité tomó nota de que el Secretario General no había presentado en este periodo de sesiones ningún informe en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación.

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

14.14 Al presentar su informe (MSC 81/WP.2), el Secretario General indicó al Comité que, cuando elaboró los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones expresadas por las personas competentes, seleccionadas a partir de la lista compilada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de dicha regla y distribuida mediante la circular MSC/Circ.797. Conforme a lo prescrito en la circular MSC/Circ.997, cada informe constaba de los siguientes elementos:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos aplicados; y
- .3 un resumen de las conclusiones a las que se había llegado, presentado en forma de cuadro comparativo.

14.15 Posteriormente, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 81/WP.2, con objeto de confirmar que la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación de conformidad con lo dispuesto en la regla I/8 de dicho Convenio demostraba que se había dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

14.16 Según sucedía con los informes del Secretario General presentados en periodos de sesiones anteriores del Comité, éste acordó examinar el informe de cada Parte por separado, con objeto de:

- .1 determinar, a partir del informe del Secretario General, el alcance de la información evaluada por los paneles;
- .2 revisar el informe sobre los procedimientos para determinar cualesquiera aspectos que requieran una aclaración;
- .3 examinar la información presentada en el cuadro comparativo; y
- .4 confirmar que en cada informe se indica que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada por las Partes interesadas se han observado correctamente.

14.17 El Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada se habían observado correctamente en el caso de 24 Partes en el Convenio de Formación y de cuatro territorios de ultramar de otra Parte en dicho Convenio, y encargó a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.1164 en consecuencia y la publicara con la signatura MSC/Circ.1164/Rev.1.

### **APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES**

14.18 El Comité aprobó la lista de nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 81/14/1 y Add.1) y encargó a la Secretaría que actualizara en consonancia la circular MSC/Circ.797/Rev.12 y publicara su versión actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.13.

## **15 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

### **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

15.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que le habían sido remitidas (MSC 81/15), derivadas del 10º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (COMSAR 10/16), y adoptó las medidas indicadas a continuación.

#### **Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones**

##### *Transmisión de avisos contra tsunamis y otros desastres naturales*

15.2 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que hiciera llegar una carta a la COI/UNESCO en la que se indicara que las opciones para utilizar las instalaciones de comunicaciones del SMSSM de la OMI para difundir avisos de tsunami a través de los coordinadores de las zonas NAVAREA/METAREA correspondientes, siguen estando a disposición de los centros nacionales o regionales, si es preciso.

15.3 El Comité también tomó nota de que la Secretaría había comunicado por escrito a la COI que tenía previsto asistir a la próxima reunión del Consejo Ejecutivo de la mencionada Comisión, que se celebrará en junio de 2006, a fin de poner de relieve que las instalaciones de comunicaciones del SMSSM de la OMI estarían disponibles para difundir avisos de tsunami mediante los coordinadores de las zonas NAVAREA/METAREA.

#### **Cuestiones relativas a la UIT**

##### *Declaraciones de coordinación de la OMI para la UIT y la CEI*

15.4 El Comité aprobó el proyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CSR-07 que guardan relación con los servicios marítimos y autorizó a la Secretaría a que transmita la postura aprobada de la OMI, que figura en el anexo 37, a los correspondientes órganos de la UIT para su examen.

##### *Grupo mixto de expertos OMI/UIT*

15.5 El Comité también aprobó el restablecimiento del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, con el mandato acordado, a fin de que siga avanzando en la elaboración de una normativa para las radiocomunicaciones marítimas, y autorizó al Grupo a que celebre una reunión interperiodos del 5 al 7 de julio de 2006 en la sede de la OMI, y le encargó que presentase su informe directamente al MSC 82, dado que el COMSAR 11 no se celebrará hasta febrero de 2007.

#### **Base de datos internacional de COSPAS-SARSAT para el registro de radiobalizas de 406 MHz**

15.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1210 - Base de datos internacional de COSPAS-SARSAT para el registro de las radiobalizas de 406 MHz, y manifestó su agradecimiento a COSPAS-SARSAT por su iniciativa adoptada a este respecto.

**Enmiendas a la resolución A.888(21) - Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)**

15.7 El Comité examinó las propuestas de enmienda a la resolución A.888(21) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

15.8 El Comité respaldó la propuesta del coordinador del grupo de trabajo por correspondencia de suprimir, en el ámbito de la revisión de la resolución A.888(21), el sistema de RLS de COSPAS-SARSAT en la lista de sistemas que pasarían a estar sujetos a control por parte de la IMSO, de conformidad con las propuestas de enmiendas a la resolución (COMSAR 10/16, párrafo 7.1.5 del anexo 10).

15.9 La delegación de los Estados Unidos opinó que este proyecto de revisión de la resolución no había logrado establecer un procedimiento sistemático y ágil para mejorar el SMSSM mediante la adición de nuevos proveedores de servicios satelitarios. Dicho país manifestó su inquietud ante la función propuesta de la IMSO en la aprobación de nuevos sistemas satelitarios y también en el desempeño de la función de vigilancia. A los Estados Unidos le preocupa que se desaliente la participación en el SMSSM de nuevos proveedores de servicios.

Además, Estados Unidos no está de acuerdo con la interpretación jurídica según la cual el riesgo de la OMI, desde el punto de vista jurídico, es diferente al de la IMSO y, por consiguiente, no comparte la opinión de que era necesario en cierto modo excluir a la OMI de las decisiones que podrían adoptarse en relación con la participación de los proveedores de satélites comerciales en el SMSSM. La delegación de los Estados Unidos también tomó nota de que sería necesario introducir enmiendas en el Convenio SOLAS relativas a los proveedores de satélites adicionales, y propuso que el proyecto de resolución se vuelva a remitir al Subcomité COMSAR.

El texto completo de la declaración de la delegación de los Estados Unidos se reproduce en el anexo 42.

15.10 La delegación de Sudáfrica, tras apoyar la opinión de los Estados Unidos, reiteró la inquietud formulada en el COMSAR 10 ante el posible conflicto entre el proceso de aprobación y de vigilancia por la IMSO.

15.11 La delegación de la Federación de Rusia también reiteró la opinión que había expresado en el COMSAR 10 en relación con la evaluación y el reconocimiento de nuevos sistemas, que pasarán a ser competencia de la IMSO, si bien la mencionada delegación apoyaba la función de vigilancia que desempeñará la IMSO.

15.12 Las delegaciones de Alemania y Turquía respaldaron las opiniones expresadas por la delegación de los Estados Unidos.

15.13 El observador de la IMSO explicó detalladamente al Comité las diferencias fundamentales entre el Convenio constitutivo de la IMSO y el Convenio constitutivo de la OMI en relación con los acuerdos contractuales y en materia de responsabilidad con compañías privadas, y el principio de “desvinculación completa” aprobado en el COMSAR 10 (COMSAR 10/16, párrafos 5.31 y 5.32). El texto completo de la declaración del observador de la IMSO se reproduce en el anexo 44.

15.14 La delegación de Chipre, respaldada por numerosas delegaciones, estimó que no tenía sentido encargar al Subcomité COMSAR que volviera a examinar la resolución, dado que los aspectos técnicos ya se habían ultimado y las cuestiones sometidas a examen eran de índole política y jurídica, y no técnica, por lo que deberían ser examinadas por el Comité. La delegación del mencionado país propuso que la resolución se vuelva a examinar en el MSC 82, cuando se disponga también de una opinión de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores.

15.15 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la Secretaría señaló que deseaba conservar y defender los privilegios e inmunidades tradicionales de los que goza la OMI y proteger a la Organización de cualquier posible responsabilidad jurídica, y que las observaciones que formulaba deberían acogerse con ese espíritu, y no como un intento de restringir las actividades legítimas de la Organización.

La Directora informó al Comité de que la inmunidad procesal de la que goza la OMI se deriva de su condición jurídica de organismo especializado de las Naciones Unidas. A este respecto, el Convenio constitutivo de la OMI era relevante, dado que establecía el mandato de la Organización. A condición de que ésta continuara actuando dentro del marco de ese mandato, a saber, desempeñando su papel tradicional de organismo regulador en el campo del transporte marítimo internacional, gozaría de los privilegios y las inmunidades que se establecen en la Convención sobre los privilegios e inmunidades de los organismos especializados.

No obstante, en caso de que la OMI se apartara de sus funciones reglamentarias y se involucrara en actividades comerciales, se podría correr el riesgo de que la Organización se viera expuesta a reclamaciones de daños, dado que su inmunidad procesal se basa en el hecho de que la OMI no es una entidad comercial, sino una organización internacional con un mandato normativo. Por consiguiente, el Comité debería tener esos factores en cuenta cuando decida el papel exacto que el MSC debería desempeñar en relación con el establecimiento de los sistemas del servicio móvil de comunicaciones por satélite en el SMSSM. A este respecto, la Directora propuso que, si se consideraba que el actual marco normativo era inadecuado a esos efectos, el Comité podría considerar la posibilidad de introducir una enmienda pertinente en el Convenio SOLAS. La Oficina Jurídica está dispuesta a facilitar al Comité información adicional al respecto en el próximo periodo de sesiones.

15.16 Tras reconocer que cualquier revisión de la resolución no se podrá adoptar hasta la vigésima quinta Asamblea en noviembre de 2007, el Comité acordó volver a examinar el proyecto de texto revisado de la resolución A.888(21) en el MSC 82, basándose en nuevas observaciones y propuestas de los Gobiernos Miembros y en el asesoramiento jurídico.

### **Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques**

15.17 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que el acceso de las autoridades SAR, tanto aeronáuticas como marítimas, a los datos de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT), así como a los datos del SIA, aportaría considerables beneficios a los servicios SAR, y acordó tener en cuenta esa opinión cuando elabore normas aplicables a la LRIT en el ámbito del punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima).

15.18 El Comité recordó que había examinado los resultados de la labor del Subcomité acerca de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) y adoptó Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales sobre identificación y seguimiento de largo alcance

de los buques al tratar el punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) (véanse asimismo los párrafos 5.113 a 5.118).

### **Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento**

#### ***Decimotercera reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento***

15.19 El Comité aprobó la celebración de la decimotercera reunión interperiodos del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que en la actualidad está previsto celebrar en Singapur del 28 de agosto al 1 de septiembre de 2006.

#### ***Adopción de enmiendas al Manual IAMSAR***

15.20 El Comité recordó que había examinado, en el ámbito del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje), el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR (párrafo 8.6 y anexo 16), que había preparado el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento en su decimosegunda reunión, y que posteriormente había refrendado el COMSAR 10.

15.21 El Comité tomó nota de que el anteproyecto de enmiendas ya había sido aprobado por la OACI, con algunas modificaciones de redacción menores.

15.22 Como se indica en el párrafo 4.49, el Comité adoptó las propuestas de enmienda al Manual IAMSAR y su distribución, de conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21), mediante la circular MSC.1/Circ.1181, tras decidir que deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2007.

#### ***Seguridad de los buques de pasaje***

15.23 El Comité examinó los resultados de la labor del Subcomité relacionados con la seguridad de los buques de pasaje y adoptó las medidas pertinentes al tratar el punto 4 del orden del día (véanse asimismo el párrafo 4.6).

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

### **NOVEDADES EN LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

#### **Generalidades**

16.1 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 81/2 sobre los resultados del TC 55 y en el documento MSC 81/16 sobre las actividades relacionadas con seguridad, protección y facilitación ejecutadas en 2005 y las previstas para 2006 en el ámbito del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para el bienio 2006-2007. Además, la Secretaría facilitó información adicional sobre actividades de cooperación técnica. En el periodo 2004-2005, se organizaron en total 97 misiones encuadradas en actividades del PICT; se celebraron, a nivel nacional, regional y mundial, 115 cursos, seminarios y talleres en los que se formó a 4 181 participantes de todo el mundo.

## **Red integrada de servicios de guardacostas en África occidental y central**

16.2 El Comité observó, que en el ámbito de seguimiento de la reunión de 2003 sobre piratería y robos a mano armada, celebrada en Accra, se había organizado una misión a Senegal, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigeria y Angola en enero de 2006 para enviar a dos expertos encargados de examinar la viabilidad de establecer una Red integrada de servicios de guardacostas en los países del África occidental y central, cuya finalidad es potenciar la cooperación regional entre los Estados ribereños en la esfera de la seguridad marítima y, en particular, luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques. Esta actividad fue copatrocinada con el Reino Unido y el Fondo de Cooperación Técnica de la OMI.

## **Cuestiones relacionadas con protección marítima**

16.3 El Comité observó que se habían entregado eficazmente y con buenos resultados 19 seminarios y talleres regionales y 55 nacionales, y se habían enviado 32 misiones de asesoramiento a los países entre 2003 y 2005, periodo en el que se formó a unas 3 800 personas. En el ámbito del programa de formación para instructores, se han impartido 19 cursos de formación con éxito, y los fondos disponibles en 2005 han permitido formar a 240 personas. Aunque esto refleja un excelente grado de entrega, habida cuenta de la situación del Fondo Fiduciario Internacional de Protección Marítima (IMST) creado en 2003, aún existe una gran demanda de asistencia para implantar el régimen de protección marítima, por lo que se instó a los Estados Miembros y al sector a contribuir generosamente al Fondo IMST.

16.4 El Director de la División de Cooperación Técnica informó al Comité que después del lanzamiento del Programa de cooperación técnica en la esfera de la protección marítima en enero de 2002, el Fondo de Cooperación Técnica de la OMI ha destinado en total 3 859 793 dólares EE.UU. a estos programas, y los donantes han contribuido en total 1 513 525 dólares EE. UU., que se desglosan como sigue:

- .1 854 845 dólares EE. UU. aportados al Fondo Fiduciario Internacional de Protección marítima por 11 donantes (Alemania, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, Federación de Rusia, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República de Corea, Suecia y el *Northeast Marine Institute*); y
- .2 658 680 dólares EE. UU. donados directamente a determinadas actividades del PICT en la esfera de la protección marítima por tres países (Alemania, Canadá y Reino Unido).

También informó al Comité de que, el 16 de marzo de 2006, el Gobierno del Canadá había firmado un acuerdo de subvención con la OMI, en virtud del cual destinará 500 000 dólares canadienses a la ejecución de seis actividades del Programa mundial de asistencia técnica en la esfera de la protección marítima de la OMI, en el marco de su programa para el desarrollo de la capacidad de lucha contra el terrorismo, y de que el Gobierno del Reino Unido, además de sus contribuciones anteriores, había donado recientemente 196 296 libras esterlinas para siete actividades del PICT en la esfera de la protección marítima.

## **Proyecto de la Autopista electrónica marina**

16.5 El Comité observó que la Secretaría de la OMI participa directamente en el proyecto de la Autopista electrónica marina (MEH) y ayuda a los Gobiernos participantes a identificar el equipo

adecuado y las zonas apropiadas en la costa de Sumatra que bordea los estrechos de Malaca y Singapur. También observó que el proyecto de la Autopista electrónica marina se lanzará una vez que la Junta del Banco Mundial haya aprobado, en mayo de 2006, el proyecto de demostración de la autopista y las partes interesadas hayan firmado los acuerdos de subvención necesarios.

### **Proyecto de piloto para la seguridad de los transbordadores nacionales**

16.6 La Secretaría informó al Comité que, en el marco del programa de cooperación técnica de la OMI, se había avanzado en la mejora de las operaciones de los transbordadores nacionales, ya que la continua pérdida de vidas originada por siniestros en estos transbordadores ha propiciado un cambio de actitud. En este sentido, la OMI e INTERFERRY han firmado un Memorando de entendimiento (MDE) el 20 de enero de 2006, en el que queda constancia oficialmente del propósito de ambas organizaciones de colaborar en la mejora de la seguridad de transbordadores nacionales no regidos por los convenios trabajando conjuntamente, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI (PICT), actividades encaminadas a la creación de capacidad en países en desarrollo. Tras firmar este Memorando, ambas Organizaciones han llevado a cabo un análisis detallado basado en investigaciones empíricas de los programas de cara a establecer un grupo de trabajo en el país piloto en septiembre de 2006, en el que se invitará a participar a diversas partes y expertos. En estos momentos, se prevé llevar a cabo tres proyectos pilotos en distintas partes de Bangladesh y las lecciones extraídas de estos proyectos servirán como modelo para desarrollar proyectos en otros países en los que sea preciso abordar la seguridad de los transbordadores.

16.7 El Comité expresó su agradecimiento a los donantes, invitó a los Gobiernos y al sector a contribuir al PICT y pidió a la Secretaría que siguiera facilitando al Comité información actualizada sobre la marcha de ese programa.

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

16.8 El Comité tomó nota de la información actualizada sobre el proyecto de cursos modelo de la OMI facilitada en el documento MSC 81/16/1 y pidió a la Secretaría que efectuara un seguimiento del proyecto e informara de las novedades en el MSC 82.

## **17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO**

### **Resultados del MEPC 53 (Informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano)**

17.1 El Comité recordó que el MSC 78 había acordado que el Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano debía reunirse al menos una vez al año, preferiblemente en periodos alternos del MSC y el MEPC, según proceda, una vez que los presidentes de los dos Comités hubieran celebrado consultas al respecto.

17.2 El Comité recordó asimismo que el MEPC 53 había vuelto a constituir el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano a fin de desarrollar la estrategia de la Organización para abordar el factor humano.

17.3 El Comité aprobó en general el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano (MEPC 53/WP.12, MSC 81/17 y MSC 81/WP.3) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

17.4 El Comité aprobó la circular MSC-MEPC.7/Circ.1, Lista de comprobaciones para el examen de las cuestiones del factor humano por los órganos de la OMI, así como la propia lista de comprobaciones, y pidió a todos los subcomités y Grupos de trabajo que utilizaran esta lista al elaborar o enmendar instrumentos de la OMI obligatorios o con carácter de recomendación.

17.5 El Comité tomó nota de la posible relación que puede establecerse en el futuro entre la lista de comprobaciones mencionada en el párrafo 17.4, y las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.1099 - MEPC/Circ.405). Por consiguiente, el Comité encargó a la reunión de presidentes y a la Secretaría que preparara las enmiendas oportunas a estas Directrices.

17.6 El Comité aprobó las siguientes circulares:

- .1 MSC-MEPC.7/Circ.2 - Consolidación de la aportación del factor humano a la labor de la OMI;
- .2 MSC-MEPC.7/Circ.3 - Marco para el examen de la cuestión de la ergonomía y el entorno de trabajo; y
- .3 MSC-MEPC.7/Circ.4 - Estrategia de la Organización para abordar el factor humano,

y pidió a los órganos auxiliares que tomaran las medidas oportunas en este contexto.

17.7 El Comité recordó que, bajo el punto 9 del orden del día (Líquidos y gases a granel), había aprobado Directrices sobre los elementos básicos de un programa de salud y seguridad en el trabajo a bordo (véase el párrafo 9.3).

17.8 El Comité respaldó la decisión del MEPC 53 de remitir el documento MEPC 53/INF.7 al Subcomité FSI para que adopte las medidas oportunas en el ámbito de su punto de orden del día "Estadísticas e investigaciones de siniestros".

17.9 Tras recordar la decisión de los comités de seguir constituyendo el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC (véase el párrafo 17.1 *supra*), el Comité acordó que ello permitiría garantizar que pueda ponerse en práctica ágilmente la estrategia de la Organización para abordar los aspectos relacionados con el factor humano.

### **Evaluación del efecto y la eficacia de la implantación del Código IGS**

17.10 El Comité recordó que:

- .1 el MSC 75 había acordado que, al concluir el 1 de julio de 2002 la segunda fase de la implantación del Código IGS, que afecta a la totalidad de la flota mercante mundial, se llevara a cabo un análisis para evaluar el efecto del Código en la seguridad de los buques, a fin de determinar su contribución a la mejora de la seguridad y la calidad de la navegación;
- .2 a fin de recabar los datos e información pertinentes y de realizar una evaluación eficaz del estado de implantación del Código IGS y sus efectos, el Secretario

General constituyó un grupo de expertos independientes, seleccionados entre las administraciones, organizaciones, el mundo académico y el sector marítimo; y

- .3 el MSC 80, tras recibir un informe provisional sobre las actividades del Grupo, pidió a la Secretaría que presentara el informe final del Grupo en este periodo de sesiones.

17.11 El Comité examinó en líneas generales el informe del Grupo de expertos independientes (MSC 81/17/1), y el Presidente del Grupo observó en particular que:

- .1 en las tres reuniones que celebró en la OMI, el Grupo reconoció que en la recopilación de los denominados "datos cuantitativos" que debían recopilarse a partir de, por ejemplo, los registros sobre detención de la supervisión por el Estado rector del puerto, hubieran presentado limitaciones importantes para indicar cualquier efecto de la implantación del Código IGS. Por consiguiente, el Grupo reconoció la necesidad de confiar en el juicio de los expertos en cuanto al efecto del Código IGS a partir de opiniones subjetivas recopiladas en diversos niveles del sector marítimo;
- .2 el Grupo elaboró cuatro cuestionarios para el personal de a bordo, el personal de tierra, las compañías navieras y las Administraciones. La Universidad Marítima Mundial (UMM) recopiló todos los datos recibidos como respuesta a los cuestionarios y los presentó a la Secretaría de la OMI para que llevara a cabo un análisis preliminar. A continuación, se invitó al Grupo a que examinara y validara los datos y el análisis preliminar;
- .3 el Grupo descubrió que una mayoría abrumadora de las respuestas apoyaba el Código IGS y deliberó ampliamente al respecto. En el Grupo hubo consenso en cuanto a que el interés por participar en el estudio fue mayor entre aquellos que, en general, habían disfrutado de algunas ventajas derivadas de la implantación del Código. La opinión ponderada del Grupo es que, si bien los resultados no pueden considerarse una muestra representativa de todo el sector, sí constituyen un modelo de la experiencia colectiva de aquellos que apoyan el Código. El Grupo también estuvo de acuerdo en que esto último representaba una restricción en la metodología del ejercicio de recopilación de datos y opinó que sólo podría superarse mediante un estudio de expertos en el sector para garantizar que se recojan de forma específica las opiniones de quienes no apoyan el Código;
- .4 a partir de los datos recopilados, el Grupo extrajo las siguientes conclusiones:
  - .4.1 la consideración del Código IGS como un avance hacia el objetivo de la eficacia a través de una cultura de la seguridad comporta claramente ventajas palpables;
  - .4.2 el cumplimiento del Código IGS podría facilitarse agilizando el proceso administrativo mediante las medidas siguientes:
    - .1 racionalización y reducción del papeleo en el que se basa el cumplimiento del Código IGS, en particular el sistema de gestión de la seguridad (SGS);

- .2 mayor uso de la tecnología y de la informática para reducir el papeleo;
  - .3 identificación de partes comunes en el Código IGS y, por ejemplo, el Código PBIP, e integración de las prescripciones documentales;
  - .4 motivación a la gente de mar para que utilice los sistemas de notificación y vigilancia a fin de mejorar los sistemas de gestión de la seguridad;
  - .5 participación de la gente de mar en la elaboración y la mejora continua de los manuales relativos al Código;
  - .6 aumento de la formación integrada para todos los interesados;
  - .7 estudio de las medidas para reducir el coste del cumplimiento; y
  - .8 mejora del cumplimiento del Código IGS mediante la vigilancia y elaboración de los indicadores del rendimiento; y
- .4.3 no se examinó el efecto de la supervisión por el Estado rector del puerto en este ámbito, si bien parece conveniente profundizar en el estudio de esta cuestión.
- .5 el Grupo recomendó lo siguiente:
- .5.1 deberá realizarse otro estudio en una fecha posterior para examinar de modo específico:
    - .1 la relación de causa y efecto entre la implantación del Código IGS y el historial de seguridad del Estado de abanderamiento;
    - .2 la relación entre la supervisión por el Estado rector del puerto y el cumplimiento del Código IGS; y
    - .3 la posibilidad de que los cambios en el texto de las prescripciones del Código faciliten el cumplimiento y se traduzcan en una mejora de la cultura de la seguridad,
  - .5.2 en respuesta a los datos producidos para este estudio:
    - .1 deberán estudiarse métodos para racionalizar la implantación del Código mediante la tecnología y un mayor uso de la informática;
    - .2 deberá examinarse la armonización de los códigos IGS y PBIP en la documentación de a bordo;
    - .3 deberá fomentarse la reducción del papeleo;
    - .4 deberán revisarse las directrices para las Administraciones con el fin de que sean más fáciles de utilizar; y

- .5 deberán elaborarse nuevas directrices para ayudar a las compañías a implantar el Código,
- .5.3 deberán divulgarse ampliamente los resultados del estudio en el sector para mostrar cómo la adopción de una actitud positiva en lo que respecta al Código IGS puede traducirse en ventajas palpables en los ámbitos operacional, financiero y de seguridad.

17.12 El observador de la CIOSL apoyó los resultados del estudio, aunque señaló que no es seguro que la gente de mar pueda responder a los cuestionarios sin miedo a posibles represalias por parte de las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto.

17.13 La delegación de Grecia opinó que el estudio detallado recomendado por el Grupo debía incluir también los demás "sistemas de control de calidad paralelos", como la gestión de buques tanque y la autoevaluación, la norma ISO 9000, etc., que son los que exigen las principales compañías petroleras, lo que origina un "papeleo" adicional innecesario. En este contexto, es necesario que las Administraciones, las sociedades de clasificación y las compañías dispongan de orientaciones para mejorar la implantación del Código IGS al tiempo que se reduce el papeleo.

17.14 El Comité expresó su agradecimiento al Secretario General y al Grupo de expertos independientes, y en especial a su Presidente, por la ingente labor desarrollada en el escaso tiempo de que había dispuesto el Grupo, y acordó encargar al Grupo mixto de expertos MSC/MEPC sobre el factor humano que examinara detalladamente este informe en su próxima reunión.

### **Información actualizada sobre las investigaciones de las cualidades de liderazgo y su influencia sobre el factor humano**

17.15 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento MSC 81/INF.12 (Reino Unido) sobre las investigaciones de las cualidades de liderazgo y su influencia sobre el factor humano y la publicación de un folleto titulado "*Leading for Safety*" (Dirigir la seguridad) y acordó encargar al Grupo mixto de expertos MSC/MEPC sobre el factor humano que examinara detalladamente este documento en su próxima reunión.

### **Otros asuntos**

17.16 El observador de la ISF informó al Comité de que la 94ª conferencia de la OIT, celebrada en 2006, había adoptado la resolución de establecer un Grupo mixto de trabajo OIT/OMI a fin de examinar aspectos del factor humano que estén en el ámbito de competencias de ambas organizaciones.

## 18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

### GENERALIDADES

18.1 El Comité recordó que el MSC 80, tras examinar el Grupo de trabajo (MSC 80/WP.9), había decidido en particular:

- .1 aprobar los proyectos de enmiendas a las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI que habían sido aprobadas también por el MEPC 53;
- .2 acordó que las cuestiones pendientes en relación con las Directrices sobre la EFS se examinen más a fondo en el seno de un grupo de trabajo en el lapso interperiodos;
- .3 acordar que las enmiendas a la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI sólo serán necesarias si se decide constituir un grupo de expertos en EFS; y
- .4 por lo que respecta a la relación entre la EFS y las normas basadas en objetivos, tomar nota de la opinión del Grupo de que las tres primeras etapas de la EFS (identificación de los riesgos, evaluación de los riesgos y opciones de control del riesgo) pueden servir de base para fijar metas de alto nivel (nivel I) y prescripciones funcionales (nivel II) de las normas basadas en objetivos. Del mismo modo, la últimas tres etapas (opciones de control del riesgo, evaluación de la rentabilidad, recomendaciones) pueden incorporarse a los niveles IV y V de las normas basadas en objetivos, al ayudar elegir entre soluciones técnicas o reglamentarias alternativas para problemas específicos.

18.2 El Comité recordó también que el MSC 80, tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 80/WP.9) en lo referente al Grupo de expertos en EFS, había decidido lo siguiente:

- .1 acordar que sólo se establecería un grupo de expertos en EFS cuando sea necesario y sólo se revisaría un estudio de EFS si el Comité tiene previsto utilizar tal estudio para tomar una decisión sobre una cuestión concreta;
- .2 por lo que respecta al mandato y al proceso de revisión de la EFS, que un grupo de trabajo por correspondencia elaborara orientaciones en el lapso interperiodos;
- .3 por lo que respecta a la estructura del Grupo de expertos, tomar nota de que el Grupo de trabajo había preparado tres opciones sobre posibles estructuras (párrafos 14 y 15 y anexo 2 del documento MSC 80/WP.9), y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al respecto en el MSC 81; y
- .4 por lo que respecta a la selección de expertos y a los procedimientos para constituir el Grupo de expertos, acordar en principio que cuando el Comité decida establecer un Grupo de expertos en EFS para un proyecto específico, debe determinar el número de periodos de sesiones necesarios para ultimarlos y nombrar un presidente y un vicepresidente. Se invitó a los Gobiernos Miembros y a las

organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas sobre estas cuestiones en el MSC 81, teniendo en cuenta los párrafos 18 a 24 del documento MSC 80/WP.9.

18.3 El Comité recordó asimismo que el MSC 80 había establecido un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en el lapso interperiodos con arreglo al mandato que figura en el párrafo 7.21 del documento MSC 80/24, y había acordado constituir un Grupo de redacción sobre EFS en este periodo de sesiones.

#### **INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA**

18.4 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18) y, tras aprobarlo en general, tomó las medidas específicas que se indican en los párrafos 18.5 a 18.13.

#### **Enmiendas a las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023)**

18.5 Tras examinar los proyectos de enmiendas a las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023), que se indican en los párrafos 7 a 25 y en los anexos 1 y 2 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18), el Comité, en lo referente a:

- .1 interdependencias y una combinación de opciones de control del riesgo (RCO), respaldó las propuestas de enmiendas a los nuevos párrafos 7.3.3 y 7.3.3 de las Directrices relativas a la EFS;
- .2 la aclaración de una tecnología concreta, sancionó la conclusión del Grupo de que no era necesario enmendar las Directrices;
- .3 el equilibrio entre las partes interesadas, sancionó la conclusión del Grupo que no era una cuestión que tuviera que examinar la OMI, ya que es una Organización que se ocupa solamente de la seguridad, por lo que no es necesario adoptar ninguna otra medida para garantizar el equilibrio entre las partes interesadas;
- .4 la rentabilidad y los criterios de aceptación del riesgo, respaldó los anteproyectos de enmiendas a los apéndices 5 y 7 de las Directrices relativas a la EFS;
- .5 cuestiones relativas al acuerdo entre los expertos, sancionó los anteproyectos de inclusión de un nuevo apéndice sobre el grado de acuerdo entre los expertos y la adición de un nuevo párrafo en el que se haga referencia a este apéndice de las directrices relativas a la EFS;
- .6 la subjetividad derivada de acontecimientos recientes, hizo suya la conclusión del Grupo de que no es necesario enmendar las directrices relativas a la EFS, ya que el propio proceso de EFS está diseñado para contemplar la subjetividad; y
- .7 los proyectos de enmiendas encaminados a estipular que el escenario de fallo y accidente del modelo genérico debe ir acompañado por una probabilidad cuantitativa de ocurrencia del riesgo, hizo suya la conclusión del Grupo de que no es necesario enmendar las directrices relativas a la EFS.

18.6 Al examinar el documento MSC 81/18/1 (Japón), el Comité tomó nota de la información sobre la investigación de la eficacia de las redes de Bayes y la propuesta de utilizar la expresión "DCR (diagrama de comparación de riesgos)" en lugar del término actual utilizado en las directrices, "árbol de comparación de riesgos (ACR)".

18.7 El Comité acordó poner en conocimiento del Grupo de redacción estas conclusiones, y le encargó que las tuviera en cuenta al ultimar el anteproyecto de enmiendas a las directrices EFS.

### **Enmiendas a las Orientaciones para la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022)**

18.8 Al examinar los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18), junto con los resultados del Grupo de trabajo reunido en el MSC 80 (MSC 80/WP.9, párrafos 10, 14, 15, 18 a 24, y anexo 2), el Subcomité tomó las medidas indicadas en los párrafos 18.9 a 18.12 con respecto a las cuestiones relacionadas con el Grupo de expertos EFS, y en particular, con respecto a las orientaciones para llevar a cabo una revisión de la EFS, la estructura del Grupo de expertos, los procedimientos para la selección de los expertos y los aspectos de gestión de proyecto de estudios de EFS de gran alcance, y encargó al Grupo de redacción que tomara estas medidas en consideración al preparar proyectos de enmiendas a las Orientaciones para la aplicación del PAFH y la EFS en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022). En este contexto, la delegación del Japón señaló que estas orientaciones se han usado sólo en pocos casos e hizo hincapié en la importancia de utilizarlas todo lo posible.

#### ***Orientaciones para realizar un estudio de EFS***

18.9 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de orientaciones para que un grupo de expertos en EFS lleve a cabo un estudio de EFS elaboradas por el Grupo, que figuran en los párrafos 11 y 12 del documento MSC 80/WP.9, con las modificaciones propuestas por el Grupo de trabajo por correspondencia, que se recogen en el anexo 3 del documento MSC 81/18, y trasladó el proyecto de Orientaciones al Grupo de redacción para que éste tomara las medidas oportunas en el marco de la revisión de dichas orientaciones.

#### ***Estructura del Grupo de expertos en EFS***

18.10 El Comité examinó las siguientes tres opciones para estructurar el Grupo de expertos en el EFS según se indican en los párrafos 15 y 16 del MSC 80/WP.9:

*Opción 1: Participación abierta a todos los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales:* se invitará a todos los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que designen un representante para que participe en el Grupo de expertos;

*Opción 2: Participación limitada a candidatos selectos:* se invitaría a los Gobiernos Miembros a designar uno o varios candidatos para formar una lista permanente de expertos en EFS, pero sólo se seleccionará un número limitado de candidatos de la lista antedicha para que participen en la labor del Grupo de expertos; o

*Opción 3: Participación abierta a todos los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales, pero la aprobación del informe final se limitará a*

*candidatos selectos*: se invitaría a todos los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a designar un representante para que participe en el Grupo de expertos. Sin embargo el informe final estará a cargo de un número aprobado de expertos en EFS, lo que representa una combinación (una solución intermedia) entre las opciones 1 y 2.

Tras examinar las opciones planteadas, se decantó por la opción 1.

### ***Selección de los expertos y procedimiento para establecer un grupo de expertos en EFS***

18.11 El Comité examinó propuestas para seleccionar los expertos y procedimientos para establecer un grupo de expertos en EFS, según se indica en los párrafos 18 a 24 del documento MSC 80/WP.9, y tras aprobar las propuestas, las trasladó al Grupo de redacción para que éste tomara las medidas oportunas.

### ***Aspectos de gestión de proyecto para estudios de EFS de gran alcance***

18.12 Con respecto a los aspectos de gestión de proyecto para estudios de EFS de gran alcance propuestos por el Grupo de trabajo por correspondencia en el anexo 4 del documento MSC 81/18, el Comité respaldó la propuesta del Grupo de incluir estos aspectos de gestión de proyecto en el anexo 3 de las citadas orientaciones y dio las instrucciones oportunas en este sentido al Grupo de redacción.

### **Índice de riesgos para la protección del medio marino**

18.13 El Comité tomó nota de la decisión del Grupo de trabajo por correspondencia de presentar sus resultados en cuanto a la elaboración de un índice de riesgos para la protección del medio marino directamente al MEPC 55.

## **OTROS ASUNTOS**

### **Relación entre el análisis de riesgos, la EFS y las normas basadas en objetivos**

18.14 El Comité tomó nota del documento MSC 81/18/2 (Grecia), en el que se señala que, aunque la metodología de la EFS está consagrada, no debe confundirse con las técnicas de "Análisis de riesgos", y por ello se debe apoyar la elaboración de técnicas de análisis de riesgo y normas independientes basadas en objetivos, y remitió el documento al Grupo de redacción y al Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos a título informativo.

### **Información sobre SAFEDOR**

18.15 El Comité tomó nota de la información facilitada por Dinamarca (MSC 81/INF.13 y MSC 81/INF.14) sobre el proyecto SAFEDOR, que guarda relación con las actividades de la OMI en la esfera de la EFS y las normas basadas en objetivos, y acordó transmitir estos documentos al Grupo de redacción y al Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos a título informativo.

## **ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE REDACCIÓN**

18.16 Según lo acordado en el MSC 80, el Comité estableció un grupo de redacción y le encargó, que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 finalizara la revisión de las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023) basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18) y teniendo presente el documento MSC 81/18/1 (Japón); y
- .2 finalizara la revisión de las Orientaciones para la aplicación del proceso de análisis del sector humano y la evaluación formal de la seguridad en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022), basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 81/18) y en el informe del Grupo de trabajo reunido en el MSC 80 (MSC 80/WP.9).

## **INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN**

18.17 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 81/WP.8), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

### **Enmiendas a la circular MSC/Circ.1023 - MEPC/Circ.392 (Directrices relativas a la EFS)**

18.18 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC sancione esta decisión, los proyectos de enmiendas a las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392), y el correspondiente proyecto de circular MSC-MEPC.2, que figura en el anexo 1 del documento MSC 81/WP.8.

### **Enmiendas a la circular MSC/Circ.1022 - MEPC/Circ.391 (Orientación sobre el uso del PAFH y la EFS)**

18.19 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC sancione esta decisión, los proyectos de enmiendas a la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022 - MEPC/Circ.391), y el correspondiente proyecto de circular MSC-MEPC.2, que figura en el anexo 2 del documento MSC 81/WP.8.

18.20 Por lo que respecta a la estructura del grupo de expertos, según se indica en el párrafo 33 de la orientación que figura en el anexo 2 del documento MSC 81/WP.8, el Comité acordó añadir al principio del párrafo la siguiente frase: "Cuando se establezca el grupo de expertos, se considerará un grupo de trabajo, a efectos de lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo".

## **Índice de riesgos para la protección del medio marino**

18.21 Tras examinar el anexo 5 modificado del documento MSC 81/18 (Criterios de evaluación del riesgo ambiental), el Comité acordó trasladar este documento al MEPC para su examen, y pidió a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

## **Vínculos entre el análisis de riesgos, la EFS y las normas basadas en objetivos, e información sobre SAFEDOR**

18.22 El Comité animó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran, al MSC y al MEPC, propuestas y observaciones para facilitar la labor de definir los criterios de evaluación del riesgo para la protección del medio marino, los vínculos entre la EFS y las normas basadas en objetivos y la información facilitada por SAFEDOR.

### **Mantenimiento en el orden del día**

18.23 El Comité respaldó la recomendación del grupo de mantener este punto en el orden del día del MSC 82 para seguir perfeccionando las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023 - MEPC/Circ.392) y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022 - MEPC/Circ.391), en especial por lo que respecta al índice de riesgos para la protección del medio marino y al examen de un estudio de EFS por el Grupo de expertos.

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

### **INFORMACIÓN ESTADÍSTICA**

19.1 El Comité recordó que, desde el MSC 77, los informes habituales trimestrales y mensuales sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques vienen distribuyéndose en la serie MSC.4/Circ., y el informe anual correspondiente al año natural 2005 se ha publicado con la signatura MSC.4/Circ.81.

19.2 El Comité recordó también que desde junio de 2001, atendiendo a las instrucciones del MSC 74, las circulares MSC que informan de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques diferencian (en anexos separados) entre casos reales de piratería y robos a mano armada, y tentativas de ataque.

19.3 Al examinar el documento MSC 81/19 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se notificaron a la Organización, tratándose ya sea de tentativas como de casos reales, en 2005 fue de 266, lo que supone una disminución de 64 (19%) con respecto a los datos de 2004. El número total de de actos de piratería y robos a mano armada reales y tentativas de ataque perpetrados contra los buques asciende, entre 1984 y finales de abril de 2006, a 4 081.

19.4 El Comité observó que, aunque este descenso anual del 19% en los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se han notificado y la continua disminución del número de ataques en los últimos tres años son tendencias positivas, no deben hacer olvidar que por el contrario el informe anual apunta a un incremento en la violencia de los ataques. La incidencia de estos actos sigue siendo un motivo de preocupación y por ello, el Comité hizo hincapié, como en periodos de sesiones anteriores, en que aún queda mucho por hacer para reducir esta amenaza.

19.5 El Comité observó que, de los informes recibidos se desprende que las zonas más afectadas en 2005 (es decir, las que se han notificado cinco o más sucesos) habían sido el Lejano Oriente, en particular el mar de la China meridional y el estrecho de Malaca, África occidental, Sudamérica y el Caribe, el océano Índico y África oriental, y que en el documento MSC 81/19 se recoge información estadística detallada a este respecto. El Comité tomó nota asimismo de que

la mayoría de los ataques se habían producido a escala mundial en aguas territoriales, mientras los buques estaban anclados o fondeados.

19.6 El Comité expresó su inquietud ante los muchos informes que se han recibido sobre casos en los que las tripulaciones han sido violentamente atacadas por grupos de cinco a 10 personas armadas con navajas o pistolas. También se observó que, en 2005, 152 tripulantes resultaron heridos o fueron atacados. Unos 652 tripulantes fueron capturados como rehenes o secuestrados, y aún se desconoce el paradero de 11 de ellos. Se ha notificado el secuestro de 16 buques y aún se desconoce el paradero de un remolcador y una gabarra.

19.7 El Comité observó que, aunque tras los ataques del 11 de septiembre de 2001 se ha hecho especial hincapié en el incremento de la protección marítima, la piratería y los robos a mano armada son un problema que sigue preocupando a la gente de mar y al sector naviero. No obstante, la implantación en julio de 2004 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP ha tenido un impacto positivo en la reducción de la piratería y los robos de mano armada, especialmente en zonas portuarias. Aunque es difícil cuantificar los efectos de la aplicación de la regla XI-2/7 del Convenio SOLAS (Amenazas a los buques), el número de casos reales e intentos de robos a mano armada perpetrados contra buque situados en zonas portuarias se ha reducido de 232 en 2003 a 173 en 2004 (una reducción del 25%) y a 135 en 2005 (una reducción adicional del 22%). A pesar de esta mejora, los Gobiernos Contratantes han de ser conscientes de que cualquier caso de robo a mano armada que tenga lugar en sus zonas portuarias pone seriamente en tela de juicio el cumplimiento del régimen de protección marítima en los puertos e instalaciones portuarias de los países afectados.

19.8 Tras observar que después del MSC 80 la Secretaría había recibido muy pocos informes de los Gobiernos Miembros sobre las iniciativas que han adoptado respecto a los casos notificados en sus aguas territoriales, el Comité reiteró que es necesario que todos los Gobiernos comuniquen con urgencia a la Organización la información solicitada.

## **INICIATIVAS PARA CONTRARRESTAR CASOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA EN EL MAR**

### **Somalia**

19.9 Al examinar el documento MSC 81/19/1 (Secretaría), el Comité tomó nota de la iniciativa adoptada por la vigésima cuarta Asamblea sobre piratería y robos a mano armada perpetrados frente a la costa de Somalia y en particular de la adopción de la resolución A.797(24) - Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia.

19.10 En esa resolución, la Asamblea condena y deplora todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y pide a todas las partes que puedan prestar asistencia que adopten medidas de conformidad con las disposiciones del derecho internacional, a fin de garantizar que todos los actos de piratería y robos a mano armada o tentativas de ataque contra los buques cesen de inmediato y se abandonen todos los planes para cometerlos, y que todo buque secuestrado sea liberado de manera inmediata e incondicional y no se cause a la gente de mar que preste servicio en ellos.

19.11 La resolución A.979(24) se examinó en la 5387ª sesión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, celebrada el 15 de marzo de 2006, en relación con el punto del día titulado "La situación en Somalia" y la declaración del Presidente sobre la situación en Somalia, emitida el 15

de marzo de 2006 (documento S/PRST/2006/11), sobre piratería y robos a mano armada, se recoge en el párrafo 7 del documento MSC 81/19/1.

19.12 El Comité tomó nota de que la OIT estaba dispuesta en cooperar con la OMI en cualquier futura reunión o deliberación sobre piratería y robos a mano armada.

19.13 Al informar al Comité sobre el secuestro ilícito del buque pesquero **Dong Won N° 628** frente a la costa de Somalia el 4 de abril de 2006, la República de Corea, agradeció, entre otras cosas, a todas las partes interesadas la asistencia prestada a la tripulación, recalcó su compromiso con la cooperación y la coordinación regional y se ofreció a financiar plenamente, a través del PICT de la Organización, un seminario/taller regional sobre lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques para los Estados de África oriental. En el anexo 45 se recoge el texto completo de la declaración de la República de Corea.

19.14 En este contexto, el Comité tomó nota de que la delegación de Sudáfrica había observado que cualquier medida encaminada a abordar este problema debía canalizarse a través de la Organización, y concretamente del PICT, en colaboración con los Gobiernos de la región, y teniendo en cuenta las actividades regionales.

19.15 El Comité tomó nota del informe de Kenya sobre una reunión regional celebrada en Mombasa en enero de 2006, en la que se habían adoptado planes a corto y largo plazo para luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, en el que se señala que está previsto celebrar otra reunión en el futuro sobre este tema.

19.16 El Comité tomó nota de que el Secretario General había hecho un llamamiento a los Estados Miembros de las Naciones Unidas que puedan ofrecer asistencia a que lo hagan lo antes posible, y en particular, a pedir que los buques de guerra y las aeronaves militares estén en la zona mantengan una vigilancia y respondan a las solicitudes de asistencia de buques objeto de ataques, y tomen medidas para desembarcar a los culpables del país más cercano para someterlos a juicio. En este contexto, el Reino Unido comunicó al Comité que en la actualidad hay buques de la Armada Real que se encuentran en la región y que tomarían las medidas oportunas.

19.17 El Secretario General informó al Comité que el SRCC inaugurado recientemente en Mombasa, y los dos subcentros que se están construyendo en la República Unida de Tanzania y en la Seychelles a fines de búsqueda y salvamento también dispondrán de medios para notificar actos de piratería.

### **Seminario en Yemen y taller en Omán**

19.18 Al examinar el documento MSC 81/5/5, el Comité recordó que el MSC 80 (documento MSC 80/INF.13) había recibido un informe preliminar sobre el seminario subregional de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y protección marítima celebrado en Sanaa (República del Yemen) del 9 al 13 de abril de 2005 (seminario de Sanaa). El Comité tomó nota de los informes sobre el seminario de Sanaa y el taller de seguimiento celebrado en Muscat (Sultanato de Omán), del 14 al 18 de enero de 2006 (taller de Muscat).

19.19 El Comité tomó nota de que la finalidad del seminario y el taller había sido evaluar, potenciar y mejorar la legislación nacional, la coordinación nacional y regional y la comunicación y cooperación a escala nacional y entre los Estados de la subregión. El taller de Muscat había tomado como orden del día la estrategia recogida en la resolución aprobada por los 10 Estados que habían participado en el seminario de Sanaa.

19.20 El Comité acordó que, en última instancia, el éxito de estas actividades dependerá de las medidas de seguimiento que adopten los Gobiernos participantes para mejorar la cooperación, coordinación y comunicación a escala nacional y en toda la subregión, y en particular, de la implantación de los posibles memorandos de entendimiento sobre cooperación regional.

19.21 La delegación del Yemen comunicó al Comité que, después del seminario de Sanaa, el Gobierno del Yemen había presentado un proyecto de memorando de entendimiento (MDE) al taller de Muscat, y que este proyecto, junto con las propuestas de Egipto, se había transformado en un proyecto de memorando de entendimiento sobre cooperación regional para incrementar la protección marítima y luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el mar Rojo y el golfo de Adén.

19.22 El Comité tomó nota de que el Gobierno del Yemen está celebrando actualmente consultas diplomáticas con otros Gobiernos Contratantes que han participado en el seminario de Sanaa y en el taller de Muscat para fijar una fecha para la firma del MDE, si es posible en la segunda mitad del 2006. En el interim, Djibouti, Somalia, Sudán y Yemen ya han firmado acuerdos diplomáticos para coordinar sus iniciativas de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

19.23 La delegación del Yemen informó asimismo de que el Servicio de Guardacostas en Yemen había detenido a un grupo de piratas en una tentativa de ataque contra un yate situado a 27 millas de las costas del Yemen y que había trasladado a estas personas al Yemen para someterlos a juicio. En el anexo 46 se recoge el texto completo de la declaración de la delegación del Yemen.

### **Estrechos de Malaca y Singapur**

19.24 El Comité recordó que, en su 93º periodo de sesiones, el Consejo había examinado la protección de vías marítimas esenciales y había acordado, entre otras cosas, que la Organización había desempeñado y podía seguir desempeñando un papel determinante en la protección de las vías de navegación de importancia y significado estratégico. A tal efecto, había decidido que los esfuerzos de la Organización debían centrarse en estos momentos en el incremento de la seguridad, la protección y la protección ambiental en los estrechos de Malaca y Singapur y, tras aceptar el ofrecimiento de la delegación de Indonesia, había acordado celebrar una reunión patrocinada por la OMI en Yakarta en 2005 para examinar posibles iniciativas y medidas para potenciar estos objetivos, y había autorizado al Secretario General a dar los pasos necesarios para ello.

### **La reunión de Yakarta**

19.24 El Comité tomó nota de que, atendiendo estas decisiones del Consejo y después de que el Secretario General y el Gobierno de la República de Indonesia celebraran las consultas pertinentes, se había celebrado una reunión en Yakarta el 7 y 8 de septiembre de 2005. La reunión, que se organizó en colaboración con los Gobiernos de todos los Estados ribereños de los estrechos de Malaca y Singapur (es decir, Indonesia, Malasia y Singapur), contó con la participación de representantes de 34 Estados, dos organizaciones intergubernamentales y siete no gubernamentales.

La reunión de Yakarta comprendió una serie de ponencias y declaraciones, junto con deliberaciones abiertas sobre temas tales como:

- .1 opiniones de los Estados ribereños: últimos acontecimientos y visión de futuro;
- .2 perspectiva de los Estados usuarios: reflexiones sobre la cooperación;
- .3 perspectiva del sector: responsabilidades sociales; y
- .4 posibles modalidades de cooperación: reparto de responsabilidades en los estrechos de Malaca y Singapur.

Además, los representantes de los organismos de defensa de los Estados ribereños facilitaron información en esa reunión sobre las iniciativas de protección del estrecho de Malaca; el representante de la OHI había ofrecido una exposición sobre las necesidades hidrográficas y cartográficas para navegar por los estrechos de Malaca y Singapur, y los representantes de la Secretaría de la OMI habían ofrecido una exposición sobre el proyecto de demostración de la Autopista electrónica marina en los estrechos de Malaca y Singapur.

La reunión consiguió su principal objetivo, es decir, ofrecer un foro para debatir estas cuestiones y acordar un marco de cooperación que permita mejorar la seguridad de la navegación, la protección ambiental y la protección en los estrechos de Malaca y Singapur, según se indica en la declaración adoptada por unanimidad por los participantes. Se deben celebrar otras reuniones de seguimiento. Se están haciendo ya los preparativos necesarios para la reunión de seguimiento en Malasia en septiembre de 2006, y la próxima reunión preparatoria 3+1 (Estados ribereños y OMI) se celebrará el 23 y 24 de mayo de 2006 en Kuala Lumpur.

### **Otras iniciativas de la OMI para luchar contra los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados en el mar**

19.26 El Comité observó que se habían celebrado seminarios subregionales sobre protección marítima, piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques recientemente en Bombay (India) (3 a 7 de abril de 2006) y en Trinidad y Tabago (24 a 28 de abril de 2006), y como ya se ha mencionado está previsto celebrar una reunión regional sobre piratería y robos a mano armada en Mombasa (Kenya) este verano. También se encuentran en una fase avanzada los preparativos para una reunión regional de cooperación con la Organización marítima del África occidental y central (OMAOC) sobre el posible establecimiento de una red integrada de servicios de guardacostas en los Estados de esta región.

## **20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y CUESTIONES CONEXAS**

### **Estado de los convenios, protocolos relacionados con la seguridad y enmiendas a los mismos y de los códigos y recomendaciones**

20.1 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre el grado de aceptación, a 31 de marzo de 2006, de los convenios y protocolos relacionados con la seguridad y de las enmiendas a los mismos y de la implantación de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad (MSC 81/20 y MSC 81/INF.15), y tomó nota de la información facilitada verbalmente por la Secretaría sobre instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión a convenios y protocolos de la OMI relacionados con la

seguridad que se han depositado ante el Secretario General después de o en la fecha en que se prepararon estos documentos.

20.2 En relación con la cuestión concreta del grado de implantación de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad, la Secretaría presenta una vez cada dos años en el primer periodo de sesiones celebrado después de cada Asamblea, el Comité recordó que el MSC 78 había observado que se había recibido un número muy escaso de actualizaciones y había pedido a la Secretaría que publicara la circular MSC/Circ.1150, relativa al Suministro de información sobre la implantación de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos no obligatorios, a fin de alentar a los Estados Miembros a proporcionar la información pertinente a la Secretaría y, en caso de que la respuesta fuera suficientemente amplia, presentar al Comité información actualizada sobre la situación de tales instrumentos.

20.3 En este contexto, el Comité tomó nota del informe en que se indica que no hay información actualizada sobre el grado de implantación de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad de interés para la labor del Comité, posterior a la publicación de los documentos MSC 78/INF.17 y MSC/Circ.1150, por lo que el documento MSC 81/INF.15 no incluye información sobre el grado de implantación de estos instrumentos.

20.4 Tras deliberar sobre si la Secretaría debe seguir preparando información sobre el grado de implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio, habida cuenta de la escasa información actualizada de que se dispone, el Comité encargó a la Secretaría que preparara una nueva lista general de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección, y la presentara en el MSC 82, a fin de examinarla y remitirla a los subcomités pertinentes, a fin de que éstos sugieran con respecto a qué instrumentos debe presentarse al Comité información actualizada sobre el grado de implantación.

20.5 El Comité encargó también a la Secretaría que, además de difundir información sobre el estado de los convenios y protocolos en el sitio de la OMI en la Red, ponga a disposición del público información sobre el estado de implantación de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio en el sitio en la Red.

20.6 Las delegaciones de Jordania y Túnez invitaron a la Secretaría a tomar con urgencia las medidas necesarias para agilizar la traducción al árabe de instrumentos obligatorios y no obligatorios con miras a facilitar la publicación de leyes, decretos, ordenanzas y reglamentos nacionales.

### **Necesidad de implantar de manera uniforme las prescripciones del Convenio SOLAS sobre las puertas de proa y la prolongación del mamparo de colisión conforme a lo dispuesto en las reglas II-1/10.3, 10.4 y 10.5 del Convenio SOLAS**

20.7 El Comité examinó el documento MSC 81/20/1, en el que se alude a las distintas interpretaciones que dan las Administraciones de la actual regla II-1/10 del Convenio SOLAS (sobre la prolongación del mamparo de colisión) y se propone elaborar una interpretación uniforme, y el documento MSC 81/20/2, en el que se proponen enmiendas a la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS (adoptado mediante la resolución MSC.194(80), cuya entrada en vigor está prevista el 1 de enero de 2009 (similares a las de la citada regla II-1/10) a fin de armonizarla con esta interpretación de la actual regla II-1/10.

20.8 El Comité acordó que convendría elaborar una interpretación unificada de la regla II-1/10 del Convenio SOLAS y de la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS sobre las puertas de proa y la prolongación del mamparo de colisión, basada en los documentos MSC 81/20/1 y MSC 81/20/2, y pidió al Grupo de redacción que preparara un proyecto de interpretación unificada y el correspondiente proyecto de circular MSC.

20.9 Por lo que respecta a las enmiendas a la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS mencionadas en el párrafo 20.7, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros interesados a estudiar la posibilidad de presentar al Comité una propuesta, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo.

20.10 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 81/WP.16), el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1211 - Interpretaciones unificadas en la regla II-1/10 del Convenio SOLAS y a la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS sobre las puertas de proa y la prolongación del mamparo de colisión, en la que se modifica la segunda fecha del párrafo 2 de la interpretación unificada, que pasa a ser el 1 de octubre de 2006.

20.11 Por lo que respecta a la opinión de que, en la regla 12 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS, se debería completar o ampliar la definición de "bayonetas" y "nichos", según proceda (MSC 81/WP.16, párrafo 5), el Comité acordó remitir esta cuestión al Subcomité SLF, para que la examine y adopte las medidas oportunas.

### **Verificación de la estabilidad con avería en algunos petroleros, quimiqueros y gaseros durante el servicio**

20.12 El Comité examinó el documento MSC 81/20/3, en el que se informa que un número importante de operadores navegan con condiciones de carga que no se han aprobado en el cuadernillo de estabilidad y utilizan ordenadores para comprobar las condiciones de carga, y se propone que el Comité se cerciore de que los métodos utilizados para verificar que determinados tipos de petroleros cumplan siempre con las prescripciones de estabilidad con avería de los Convenios SOLAS y MARPOL, en función de la fórmula de carga utilizada para un determinado viaje. El Comité tomó nota de la información facilitada y, tras encargar a la Secretaría que publicara, bajo el punto del orden del día "Implantación de instrumentos y cuestiones conexas", un documento para el MSC 82 en el que se refleje la decisión del MSC 81 a este respecto, invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones o más información sobre esta cuestión en el MSC 82.

## **21 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES**

### **Relaciones con las organizaciones no gubernamentales**

21.1 El Comité tomó nota de las decisiones del Consejo tomadas al examinar las solicitudes para obtener el carácter consultivo, según se indica en el documento MSC 81/21.

#### **Solicitudes**

21.2 El Comité recordó que el Consejo había informado al MSC 80 de que, en su 93º periodo de sesiones, había decidido permitir que la solicitud de la Asociación Internacional de Policía de Aeropuertos y Puertos (IAASP) siguiera su curso y se remitiera al Comité para que éste la examine más a fondo, en el entendimiento de que la IAASP facilitará a la OMI la lista oficial

más reciente de sus miembros, y otros documentos oficiales que indiquen que ha armonizado sus prácticas con las de la OMI por lo que se refiere al "principio de una sola China" (MSC 79/2/1/Add.1).

21.3 El Comité recordó asimismo que el MSC 80, tras examinar la solicitud de la IAASP, y en particular la información adicional presentada, y tras ser informado de que la solicitud aún no reunía los requisitos específicos del Consejo (C 93/D, párrafo 17 c).3), había decidido aplazar el examen de esta cuestión hasta el MSC 81.

21.4 Tras volver a examinar la solicitud de la IAASP, el Comité no quedó satisfecho con la información adicional facilitada en esta ocasión, y decidió recomendar al Consejo que se no se conceda carácter consultivo a la IAASP, tras observar que la solicitud sigue sin reunir los criterios específicos establecidos por el Consejo.

## **22 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ**

### **GENERALIDADES**

22.1 El Comité recordó que, en su 80º periodo de sesiones, había examinado diversas cuestiones relacionadas con la labor de los comités y los subcomités (tales como el aumento de la eficacia de las reuniones, el control de los nuevos puntos del programa de trabajo, la documentación, los mandatos de los subcomités, la carga de trabajo de los subcomités y la gestión del programa de trabajo, y otros asuntos), basándose en el informe de la reunión de Presidentes de 2005 (MSC 80/WP.3) para sus deliberaciones, y había adoptado las medidas que se indican en la sección 20 del documento MSC 80/24.

22.2 Se informó al Comité de que el viernes 12 de mayo de 2006, se había celebrado una reunión de los Presidentes de los comités y subcomités y que el informe de esa reunión estaba recogido en el documento MSC 81/WP.11. En este contexto, el Comité tomó nota de que las cuestiones planteadas en los documentos MSC 81/22 y Add.1, MSC 81/22/1, MSC 81/22/2 y en el documento MSC 81/23/20 sobre los resultados de la vigésima cuarta Asamblea en relación con el plan estratégico de la Organización y el plan de acción de alto nivel y prioridades, presentado por la Secretaría bajo el punto 23 del orden del día, y otras cuestiones se habían abordado en esta reunión de Presidentes. El Comité acordó que tendría en cuenta las recomendaciones del Comité en el contexto de estas cuestiones específicas examinadas en este punto.

### **PLAZO PARA LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS QUE CONTENGAN PROPUESTAS DE NUEVOS PUNTOS DEL PROGRAMA DE TRABAJO**

22.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 53 había examinado una propuesta de Alemania y el Reino Unido (MEPC 53/21) en el sentido de que, habida cuenta de las numerosas prescripciones recogidas en las Directrices de los Subcomités sobre el formato y contenido de los documentos que se presenten y el amplio proceso de consulta y aprobación interna que necesitan algunas delegaciones, el plazo de 20 semanas para presentar propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo se reduzca a 13 semanas.

22.4 El Comité tomó nota asimismo de las deliberaciones del MEPC 53, en las que varias delegaciones señalaron que, aunque la reducción del plazo de 20 semanas para presentar propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo a 13 semanas comporta importantes ventajas, la consiguiente reducción del plazo para examinar estos documentos y presentar

observaciones sobre tales propuestas no se ha tenido en cuenta en el documento presentado conjuntamente por Alemania y el Reino Unido. El MEPC acordó aplazar un examen más detallado de esta cuestión en su próximo periodo de sesiones.

22.5 Alemania y el Reino Unido presentaron el mismo documento (MSC 81/22/1) al Comité, y el Reino Unido facilitó información adicional en apoyo de las propuestas formuladas en ese documento (MSC 81/22/2).

22.6 El Comité examinó la propuesta y acordó que el plazo de 20 semanas para presentar propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo se reduzca a 13 semanas y acordó también que este nuevo plazo se aplicará a partir del MSC 82.

### **Disponibilidad de los documentos en el sitio de la OMI en la red**

22.7 Por lo que respecta a la disponibilidad de los documentos en el sitio de la OMI en la red, el Comité aprobó la propuesta presentada por Alemania y el Reino Unido (MSC 81/22/1) de modificar los párrafos 4.10.2 a 4.10.7 de las Directrices del Comité sustituyendo el texto "en la sede de la OMI" por el texto "en la sede de la OMI y en el sitio de documentación de la OMI en la Red".

### **Enmiendas a las Directrices de los Comités**

22.8 El Comité señaló que, en el marco de la resolución A.971(24) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007, se pidió a los Comités que adoptaran, entre otras, las siguientes medidas:

- .1 que, cuando examinen propuestas para incluir nuevos puntos en el programa de trabajo, se cercioren de que las cuestiones que vayan a ser tratadas queden dentro del ámbito del Plan estratégico (párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución); y
- .2 que examinen las Directrices relativas a la organización y método de trabajo, a fin de establecer que en las ponencias que contengan propuestas de nuevos puntos en el programa de trabajo se deberá indicar la relación que guardan dichos puntos con el ámbito del Plan estratégico (párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución);

22.9 Tras examinar la recomendación pertinente de la reunión de los Presidentes de 2006 (MSC 81/WP.11), aprobó las siguientes enmiendas a las Directrices de la Organización y el método de trabajo, partiendo de la base de que quizás la Secretaría identifique apartados más apropiados de las Directrices para incluir estas enmiendas:

- .1 el texto actual del párrafo 2.9.2 se sustituye por el siguiente texto:  
  
"¿se considera que el tema de la propuesta se sitúa en el ámbito de los objetivos de la OMI y del Plan estratégico de la Organización?"; y
- .2 se añaden los nuevos subpárrafos siguientes a continuación de los subpárrafos 2.1 y 2.2 del párrafo 2.20:

"2.1-1 ¿está el punto propuesto relacionado con el ámbito del Plan estratégico de la Organización y se ajusta al Plan de acción de alto nivel?

2.2-1 ¿se ha reservado el tiempo suficiente en futuros periodos de sesiones para examinar las medidas de alto nivel y prioridades conexas, a fin de asegurarse de que ambas describen con precisión y brevedad las actividades planeadas?",

y pidió a la Secretaría que incluyera estas enmiendas, según proceda, en la serie de enmiendas a las Directrices indicadas en el párrafo 22.20.

## **AUMENTO DE LA EFICACIA DE LAS REUNIONES**

### **Inicio de la labor de los Grupos de trabajo los lunes por la mañana**

22.10 El Comité recordó que el MSC 80 y el MEPC 53 habían acordado que los Grupos de trabajo podrían comenzar su labor los lunes por la mañana, de conformidad con el proyecto de mandato presentado por el Presidente del Comité o Subcomité en cuestión, en espera del examen oficial de dicho mandato bajo el punto del orden del día pertinente. Sin embargo, es el Presidente del Comité o Subcomité de que se trate quien debería decidir dichas medidas, estudiando caso por caso.

22.11 No obstante, el Comité señaló que se habían presentado casos en los que algunos Grupos de trabajo, en espera de que el mandato oficial fuera aprobado por el pleno, habían comenzado su labor el lunes por la mañana y habían tratado asuntos que estaban fuera de su ámbito o que deberían haberse examinado en sesión plenaria, de manera que se habían adelantado a las conclusiones del Subcomité y, por consiguiente, habían creado confusión y polémica durante el examen en sesión plenaria.

22.12 Tras examinar la recomendación de la reunión de los Presidentes (MSC 81/WP.11), el Comité reiteró que el inicio de la labor de los Grupos de trabajo el lunes era una opción que debía decidirse en el propio periodo de sesiones obrando con la debida prudencia, si bien debía alentarse a que, siempre que sea posible, los mandatos de los grupos de trabajo se acuerden en los periodos de sesiones anteriores de los comités o subcomités de que dependen dichos grupos. Otra opción es que en el proyecto de mandato de los grupos de trabajo y de redacción que se publica al principio del periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.39 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, se identifiquen los puntos sobre los que pueden empezar a trabajar los grupos el lunes por la mañana, si así lo deciden, sin esperar a que se examinen en sesión plenaria los correspondientes puntos del orden del día.

### **Método de trabajo de un grupo de trabajo con subgrupo(s)**

22.13 El Comité señaló que algunos grupos de trabajo, a fin de facilitar su labor, habían establecido subgrupos que no estaban reglamentados por las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités. No obstante, en algunos casos, este método de trabajo causaba preocupación, en particular a las delegaciones que tenían un número limitado de delegados, y a las que por tanto resultaba difícil participar en los subgrupos.

22.14 Tras examinar la recomendación de la reunión de los Presidentes (MSC 81/WP.11), el Comité convino en que no hubiera subgrupos oficiales. No obstante, en caso de que fuera necesario establecer uno o varios subgrupos para facilitar la labor y aumentar su eficacia, el

Grupo de trabajo debería acordar la constitución de los subgrupos por unanimidad y debería examinar y aprobar los resultados de la labor de los subgrupos e incorporarlos en su informe.

#### **PROCESAMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN: ENVÍO DE LOS DOCUMENTOS AL SITIO IMODOCS EN LA RED**

22.15 El Comité señaló que en el MEPC 53 y el MEPC 54 se había manifestado preocupación en cuanto a la necesidad de que los documentos de los periodos de sesiones estuvieran disponibles en el momento oportuno en el sitio IMODOCS en la Red, y que el Presidente del MEPC había observado, a modo de ejemplo, que el envío de las ponencias al sitio en la Red podía tardar 11 semanas desde su recepción, y que este asunto se examinaría en la siguiente reunión de Presidentes, cuyas conclusiones se expondrían en el MEPC 55.

22.16 El Comité tomó nota de que desde 2005 todos los documentos se registraban en el sitio IMODOCS en la Red tan pronto como se obtenía su versión electrónica y que, en realidad, por término medio, el tiempo transcurrido entre la recepción de los documentos en inglés y su publicación en IMODOCS eran cuatro días hábiles. A este respecto, el Comité observó que el volumen de documentos para el MSC 81 había aumentado a 1 252 páginas, comparado con 878 páginas en el periodo de sesiones precedente.

22.17 Tras examinar la recomendación de la reunión de los Presidentes (MSC 81/WP.11), el Comité pidió a la Secretaría que hiciera todo lo posible por garantizar que los documentos se envíen rápidamente al sitio IMODOCS en la Red y también pidió a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales que presentaran los documentos lo antes posible y no justo al final de los plazos establecidos.

#### **EXAMEN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS**

22.18 El Comité recordó que las Directrices sobre la organización y método de trabajo vigentes fueron aprobadas por el MSC 77 y el MEPC 49 y se distribuyeron mediante la circular MSC/Cir.1099-MEPC/Circ.405. Asimismo, recordó que en 2005 el MSC 80 y el MEPC 53, tras examinar el resultado de la reunión de los Presidentes de 2005 y otros asuntos relacionados con la labor y los métodos de trabajo de los Comités, había tomado una serie de decisiones, como se indica en los documentos MSC 80/24, sección 20 y MEPC 53/24, sección 21, que debían incorporarse en las Directrices.

22.19 El Comité señaló que el MEPC 54, recordando la constitución de grupos técnicos en dicho periodo de sesiones y que, de conformidad con las actuales Directrices de los Comités en vigor, sólo podían establecerse grupos de trabajo y grupos de redacción, había respaldado la propuesta del Presidente del MEPC de que él y la Secretaría elaborarían un documento para que en las Directrices se previera la constitución de grupos técnicos y grupos de examen, lo que podría ser aplicable únicamente al MEPC, para presentarlo y examinarlo en el MEPC 55.

22.20 Tras examinar la recomendación pertinente de la reunión de los Presidentes (MSC 81/WP.11), el Comité convino en que las Directrices de los Comités debían enmendarse teniendo en cuenta las novedades mencionadas, y en pedir a la Secretaría que elaborara un proyecto de enmiendas a las Directrices (véase el párrafo 22.9 *supra*) para someterlo al examen del MEPC 55 y el MSC 82.

## **23 PROGRAMA DE TRABAJO**

### **NUEVOS PUNTOS DEL PROGRAMA DE TRABAJO PROPUESTOS POR GOBIERNOS MIEMBROS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES**

#### **Generalidades**

23.1 Teniendo presentes las recomendaciones de los subcomités que se reunieron después del MSC 80 (MSC 81/23 y Add.1 y 2), diversas propuestas del programa de trabajo presentadas en este periodo por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales; una evaluación preliminar de estas propuestas, realizada por el Presidente, con la ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC 81/WP.1) y teniendo presentes el Plan estratégico para la Organización y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007 (MSC 81/WP.1/Add.1); y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones y adoptó las medidas que se indican a continuación.

23.2 En este contexto, el Comité, tras ser informado de las decisiones pertinentes adoptadas por el Consejo, en su 23º periodo de sesiones extraordinario, y la Asamblea, en su 24º periodo de sesiones, relativas a la adopción del Plan estratégico de la Organización (para el sexenio de 2006 a 2011) (resolución A.970(24)) y del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007 (resolución A.971(24)) (documento MSC 81/23/20), tomó nota de las medidas específicas que se le piden y adoptó las medidas que estimó oportunas que se indican en el párrafo 23.73.

23.3 El Comité recordó que, por lo que respecta al método de trabajo del Comité en relación con el examen de propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, había acordado en el MSC 78 que el objetivo del Comité, al examinar estas propuestas, es decidir, basándose en las justificaciones facilitadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo, si el nuevo punto debe o no incluirse en el programa de trabajo del Subcomité. La decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité no implica que el Comité esté de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Si se decide incluir el punto en el programa de trabajo de un subcomité, debe ser el subcomité interesado quien examine a fondo los aspectos técnicos de la propuesta y elabore las prescripciones y recomendaciones oportunas.

23.4 El Comité observó que el MEPC 54, tras recordar que el MEPC 53 había aprobado los programas de trabajo de los Subcomités BLG y FSI, así como los órdenes del día provisionales del BLG 10 y el FSI 14, y otros aspectos relacionados con el medio ambiente de los programas de trabajo de otros subcomités, había acordado que los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones se examinarían en el MEPC 55.

#### **SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL**

##### **Resultados del MEPC 53**

23.5 El Comité observó que el MEPC 53 había acordado que, habida cuenta de la carga de trabajo del Subcomité DE, se transfiriera el punto titulado "Directrices sobre otras técnicas

verificables o ejecutables para limitar las emisiones de SO<sub>x</sub>" al programa de trabajo del Subcomité BLG.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del BLG 11**

23.6 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38. Se encargó a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

23.7 El Comité aprobó el orden del día provisional del BLG 11 que figura en el anexo 39, y encargó a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

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

#### **Nuevos puntos del programa de trabajo propuestos por el DSC 10**

23.8 Atendiendo a propuestas del DSC 10, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 11, un punto de prioridad alta sobre "Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques", fijando 2007 como plazo para su ultimación, y recordó además su decisión, adoptada en virtud del punto 12 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores), de incluir en el programa de trabajo del Subcomité, un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre la indumentaria protectora", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

#### **Aplicación de las prescripciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos**

23.9 El Comité recordó su decisión de incluir, tras examinar el documento MSC 81/23/5 (Japón) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité FP, un punto de prioridad alta sobre "Aplicación de las prescripciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000", fijando 2007 como plazo para su ultimación, en los programas de trabajo del Subcomité FP (coordinador) y del Subcomité DSC y en los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones.

#### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DSC 11**

23.10 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.11 El Comité aprobó el orden del día provisional del DSC 11, que figura en el anexo 39.

#### **Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 82**

23.12 Habida cuenta de que, debido al escaso tiempo disponible entre el DSC 11 y el MSC 82, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, se acordó que el Comité examinara, en su 82º periodo de sesiones, únicamente las cuestiones urgentes derivadas del DSC 11, y, atendiendo la propuesta del DSC 10, convino en que los siguientes puntos son cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 82:

- .1 medidas para incrementar la protección marítima; y
- .2 revisión de las Directrices LHNS y OSV.

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

#### **Pirorresistencia de los conductos de ventilación**

23.13 Tras examinar una propuesta del Reino Unido (MSC 81/23/1) de enmendar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS a fin de prescribir que los conductos del sistema de ventilación sean de acero o de material equivalente, dado que la prescripción actual solamente estipula su incombustibilidad, y de enmendar tanto el capítulo II del Convenio SOLAS como el Código NGV para introducir un límite adecuado al potencial calorífico por unidad de superficie de las partes de los conductos de ventilación que se permiten que sea combustibles, pero de débil propagación de la llama, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FP 51, un punto de prioridad alta titulado "Pirorresistencia de los conductos de ventilación", fijando 2007 como plazo para su ultimación.

#### **Aplicación de las prescripciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos**

23.14 El Comité examinó el documento MSC 81/23/5 (Japón), en el que, tras señalar posibles errores en la tabla 19.3 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS en relación con la aplicación de las prescripciones a distintas clases de mercancías peligrosas, y posibles errores en la tabla 7.17-3 del Código NGV 2000, el Japón proponía la elaboración de enmiendas a la regla II-2/19 del Convenio SOLAS y al capítulo 7 del Código NGV 2000, así como un proyecto de circular MSC sobre el Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales para buques que transporten mercancías peligrosas de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, y, tras haber recordado la decisión pertinente adoptada en virtud del punto 12 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores) (véase también el párrafo 12.3), decidió incluir, en los programas de trabajo de los Subcomités FP y DSC y en los órdenes del día provisionales del FP 51 y el DSC 11, un punto de prioridad alta titulado "Aplicación de las prescripciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos del Convenio SOLAS y el Código NGV 2000", fijando 2007 como plazo para su ultimación y designó al Subcomité FP como coordinador.

#### **Interpretación unificada del número y distribución de los extintores portátiles en los espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control, etc., a bordo**

23.15 El Comité examinó el documento MSC 81/23/15, en el que China proponía elaborar una interpretación unificada sobre el número y distribución de los extintores portátiles en los espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control y espacios distintos de los contemplados en las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI, el Código PDF y los procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos, recogidas en la circular MSC/Circ.1120, o elaborar interpretaciones unificadas sobre el número y distribución de los extintores portátiles en los espacios adecuados de todos los tipos de buques; y elaborar una interpretación unificada de la regla II-2/10.3.3 sobre los lugares de almacenamiento de los extintores adicionales y sus marcas. Tras examinar esta propuesta, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 51, un punto de prioridad alta titulado "Interpretación unificada del número y distribución de los extintores

portátiles en los espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control, etc.", fijando 2008 como plazo para su ultimación.

23.16 A este respecto, la delegación de Grecia propuso que los cuadros que figuran en el anexo del documento MSC 81/23/15 deberían remitirse al Subcomité FP para que sean examinados en relación con los planos de lucha contra incendios, y que cuando el mencionado Subcomité examine el punto, esos cuadros o los cuadros que presenten otros Gobiernos Miembros al respecto podrían enmendarse y completarse.

### **Seguridad de los buques de pasaje**

23.17 Tras recordar que, en relación con el punto 4 (Seguridad de los buques de pasaje) del orden del día, tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje, había acordado que varias cuestiones deberían remitirse al Subcomité FP para su examen (véase también el párrafo 4.77), el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FP 51:

- .1 un punto de alta prioridad titulado "Examen de la seguridad contra incendios de las zonas externas de los buques de pasaje", fijando en 2007 el plazo previsto para su ultimación; y
- .2 un punto de alta prioridad titulado "Normas de funcionamiento de los sistemas fijos de aspersión de agua, de detección de incendios y de alarmas contra incendios en los balcones de los camarotes", fijando en 2008 el plazo previsto para su ultimación.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FP 51**

23.18 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.19 El Comité aprobó el orden del día provisional del FP 51, que figura en el anexo 39.

### ***SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)***

#### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 14**

23.20 El programa de trabajo del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.21 El Comité confirmó el orden del día provisional del FSI 14, que figura en el anexo 39.

### ***SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)***

#### **Directrices para el control de los buques en caso de emergencia**

23.22 Tras examinar los documentos MSC 81/23/4 (Bahamas), MSC 81/23/22 (IFSMA) y MSC 81/23/24 (España), el Comité recordó su decisión, en el contexto del programa de trabajo del Subcomité NAV, de incluir un punto de alta prioridad bajo el título "Directrices para el control de los buques en caso de emergencia", fijando 2007 como plazo previsto para su ultimación, en los programas de trabajo del Subcomité NAV (coordinador) y Subcomité COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11.

## **Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radio télex) para las comunicaciones de socorro y seguridad marítimas en las bandas de ondas hectométricas/decamétricas**

23.23 Tras debatir una propuesta de Dinamarca (MSC 81/23/8) para examinar cuáles son las funciones del SMSSM que requieren una o varias tecnologías para la sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (IDBE) y, cuando proceda, elaborar normas de funcionamiento para los sistemas que la reemplacen y elaborar propuestas para suprimir de la regla IV/10.2.1.3 del Convenio SOLAS las prescripciones relativas a la obligación de llevar equipo de IDBE en la opción de ondas decamétricas para la zona marítima A3 sin que las instalaciones actuales queden inmediatamente fuera de servicio, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR y en el orden del día provisional del COMSAR 11, un punto de baja prioridad sobre "Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha para las comunicaciones de socorro y seguridad marítimas en las bandas de ondas hectométricas/decamétricas", fijando en 2008 el plazo previsto para su ultimación.

### **Revisión del Reglamento de Abordajes, 1972**

23.24 Tras examinar el documento MSC 81/23/12 (Noruega) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité NAV, el Comité recordó su decisión de incluir un punto de alta prioridad sobre la elaboración del proyecto de enmiendas a la lista de señales de peligro incluida en el Anexo IV del Reglamento de Abordajes, fijando en 2007 el plazo para la ultimación de la labor, en los programas de trabajo del Subcomité NAV (coordinador) y COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 11**

23.25 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.26 El Subcomité aprobó el orden del día provisional del COMSAR 11, según figura en el anexo 39.

## **SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)**

### **Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente**

23.27 El Comité examinó el documento MSC 81/23/2 (Bahamas y Dinamarca) en el que se propone enmendar el Convenio SOLAS 1974 a fin de exigir que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 150 y los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, estén dotados de una alarma para las guardias de navegación en el puente, en funcionamiento cuando el buque esté navegando, con el propósito de realzar la seguridad de la navegación teniendo en cuenta el factor humano. En este contexto, debe tenerse en cuenta que, si bien las normas de funcionamiento de un sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente, se adoptaron mediante la resolución MSC.128(75), hasta el momento no se han adoptado prescripciones o directrices para el uso de tales sistemas. Tras examinar la cuestión, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del NAV 53 un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones para la instalación de sistemas de alarma para las guardias de navegación en el puente", fijando en 2008 la fecha de ultimación de la labor, y encomendó al NAV 52 que realice un examen preliminar de la cuestión.

### **Directrices para el control de los buques en caso de emergencia**

23.28 El Comité examinó el documento MSC 81/23/4 (Bahamas) en el que se propone elaborar directrices sobre las responsabilidades de todas las partes en caso de emergencia marítima que no establecerán una jerarquía de mando; pero, si los Estados Miembros las aplicaran como parte de sus planes de medidas de emergencia, habrá que aclarar cómo se establecería dicha jerarquía. En opinión de las Bahamas, las directrices no afectarán las responsabilidades del capitán, pero podrán evitar malentendidos sobre cuál debería ser su función en el marco de la aplicación de las leyes de los Estados ribereños y cuáles serán los efectos de éstas para el capitán y otras personas pertinentes en un caso de emergencia. El Comité tomó nota de que, al formular observaciones sobre la propuesta antedicha, la IFSMA invitó al Comité (MSC 81/23/22) a que, cuando examinara la propuesta, elaborara directrices claras y bien definidas, a fin de evitar malentendidos sobre en quién recae la responsabilidad en los casos en que el capitán reciba órdenes de tomar medidas contrarias a su propia decisión.

23.29 El Comité examinó el documento MSC 81/23/24, en el que España señalaba que la inclusión del punto del programa de trabajo no era justificable y que la elaboración de las Directrices podría interferir con los instrumentos actualmente en vigor. Al introducir su documento, la delegación de España puso de relieve de manera extensa los aspectos formales, jurídicos y técnicos del asunto y, al concluir, hizo hincapié en que la decisión sobre la elaboración de las directrices debería adoptarse después de que el Subcomité FSI presentara su análisis del informe sobre el siniestro y sus recomendaciones a este respecto.

23.30 En relación con la propuesta mencionada, la delegación del Reino Unido, haciendo referencia al suceso del **Sea Empress** informó al Comité de que se había elaborado el sistema SOSREP, a fin de establecer los procedimientos de mando, control y comunicación necesarios en caso de emergencia marítima. La delegación también informó de que desde su establecimiento, hacía seis años, el sistema SOSREP se había puesto en funcionamiento en más de 600 ocasiones, 30 de las cuales se consideraban muy importantes y, por consiguiente, la delegación opinaba que la elaboración de unas directrices a este respecto no era una cuestión relacionada con un solo suceso.

23.31 Seguidamente, se inició un debate en el que varias delegaciones, refiriéndose a la información facilitada por la delegación del Reino Unido, informaron al Comité acerca de sistemas nacionales similares y respaldaron la idea de que se adoptaran las medidas apropiadas para reglamentar a nivel internacional la cuestión de la cooperación entre las partes implicadas en casos de emergencia marítima.

23.32 Habida cuenta de lo antedicho, el Comité, tras reconocer la importancia de la cuestión y que ésta debería abordarse de manera genérica y no como un único suceso, decidió incluir, en el programa de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado “Directrices para el control de los buques en caso de emergencia”, fijando 2007 como plazo para la ultimación de la labor, y nombró al Subcomité NAV como coordinador, y encargar al NAV 52 que realice un examen preliminar de la cuestión.

### **Normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo de Galileo**

23.33 Tras examinar el documento MSC 81/23/6 (Francia, Noruega y el Reino Unido) en el que se propone elaborar normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo de Galileo como

componente futuro del sistema mundial de navegación, el Comité tomó nota de que la propuesta se presentó después de que el Subcomité NAV examinara el proyecto de norma de funcionamiento y la propuesta del NAV 51 a fin de incluir un punto pertinente en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del NAV 52. Posteriormente, el Comité, teniendo en cuenta dicha propuesta, ratificó, tal como lo había propuesto el NAV 51, la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité NAV y en el orden del día provisional del NAV 52 un punto de alta prioridad sobre normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo de Galileo, fijando 2006 como plazo para ultimar la labor.

### **Elaboración de una estrategia de navegación electrónica**

23.34 El Comité examinó el documento MSC 81/23/10 (Estados Unidos, las Islas Marshall, el Japón, Noruega, los Países Bajos, el Reino Unido y Singapur) en el que se propone elaborar una visión estratégica amplia que permita incorporar nuevas tecnologías de forma estructurada y garantizar que su utilización sea compatible con las distintas tecnologías y servicios de comunicaciones y de navegación electrónica que ya se encuentran disponibles, con el objetivo de elaborar un sistema general eficaz desde el punto de vista de los costos, seguro y preciso que pueda abarcar buques de todas dimensiones en todo el mundo.

23.35 El observador de la IFSMA, en apoyo de la propuesta mencionada, señaló a la atención del Comité la circular MSC/Circ.1091 - Cuestiones que deben examinarse al introducir nuevas tecnologías a bordo de los buques, en la que se abordan cuestiones de normalización, necesidades de formación y el factor humano y se hace hincapié en la necesidad de que estas recomendaciones se tengan en cuenta en todas las etapas de la elaboración de la navegación electrónica.

23.36 Tras un detenido debate y tras recordar las palabras de introducción del Secretario General sobre este asunto, el Comité decidió incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR, y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y el COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado “Elaboración de una estrategia de navegación electrónica”, fijando en 2008 el plazo para ultimar la labor, nombrar coordinador al Subcomité NAV y encargar al NAV 52 que realice un examen preliminar de esta cuestión.

23.37 El Comité convino en que los dos Subcomités examinaran las cuestiones a fin de elaborar una visión estratégica dentro de sus respectivos programas de trabajo para avanzar en la labor relacionada con esta cuestión e informar al MSC 85, con miras a que elabore la orientación normativa necesaria para avanzar en esta importante labor.

### **Revisión del Anexo IV del Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972**

23.38 Tras el examen de una propuesta presentada por Noruega (MSC 81/23/12) de enmendar la lista de señales de peligro recogida en el Anexo IV del Reglamento de Abordajes para incluir las señales de socorro del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), el Comité decidió incluir, en los programas de trabajo de los subcomités NAV y COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado “Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes en relación con las señales de socorro”, fijando 2007 como plazo de ultimación de la labor, nombrar coordinador al Subcomité NAV y encargar al NAV 52 que realizara un examen preliminar de la cuestión.

**Propuesta de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité NAV sobre Prescripciones aplicables a los SIVCE, y en el programa de trabajo del Subcomité STW, sobre Formación y familiarización con los SIVCE.**

23.39 El Comité examinó el documento MSC 81/23/13 (Dinamarca y Noruega) en el que se propone elaborar prescripciones sobre los SIVCE que deben llevarse a bordo, para su inclusión posterior en el capítulo V del Convenio SOLAS. El Subcomité NAV, basándose en los resultados de un estudio de EFS al igual que en otros factores determinados durante el NAV 51, recomendará el límite inferior de tamaño del buque y otros parámetros del buque, en tanto que el Subcomité STW tratará el factor relacionado con la formación y familiarización con los SIVCE.

23.40 Tras haber tomado nota, en el contexto de la propuesta antedicha, del resultado del estudio de EFS sobre los SIVCE/CNE realizado por Dinamarca y Noruega (MSC 81/24/5 y MSC 81/INF.9), el Comité decidió:

- .1 incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV y en el orden del día provisional del NAV 53, un punto de alta prioridad sobre la elaboración de prescripciones titulado "Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo", fijando 2008 como plazo para la ultimación de la labor, y encargar al NAV 52 que realice un examen preliminar de la cuestión; y
- .2 encargar al Subcomité STW que examine la propuesta en el contexto del nuevo punto sobre "Revisión general del Convenio y del Código de Formación".

**Propuesta de elaboración de nuevas disposiciones y normas de funcionamiento relativas al equipo de medición del viento**

23.41 Tras haber examinado el documento MSC 81/23/14 (República de Corea), en el que se propone elaborar disposiciones para la utilización obligatoria del equipo de medición del viento añadiendo un punto en las prescripciones sobre el equipo que han de llevar los buques de la regla V/19 del Convenio SOLAS, y normas de funcionamiento para el equipo de medición del viento, el Comité no respaldó la propuesta al estimar que no reunía los requisitos estipulados en las Directrices sobre organización y método de trabajo.

**Seguridad de los buques de pasaje**

23.42 Tras recordar que, en el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje), habiendo examinado el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje, había acordado encargar una tarea al Subcomité sobre el asunto mencionado (véase también el párrafo 4.26), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del NAV 53, un punto de alta prioridad sobre "Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje", fijando en 2008 el plazo de ultimación.

**Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del NAV 52**

23.43 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.44 El Comité aprobó el orden del día provisional del NAV 52, según figura en el anexo 39.

**SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)****Nuevo punto del programa de trabajo propuesto por el DE 49**

23.45 En consonancia con una propuesta presentada durante el DE 49, el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DE 50, un punto de alta prioridad sobre "Directrices para la determinación de las limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad", fijando 2009 como fecha para su ultimación en los programas de trabajo de los Subcomités COMSAR, NAV y SLF, y también en los órdenes del día provisionales del COMSAR 11, el NAV 53 y el SLF 50, fijando 2008 como plazo para su ultimación.

**Resultados del MEPC 53 y el BLG 10 sobre puntos del programa de trabajo relativos a las directrices en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y de la gestión del agua de lastre**

23.46 Tras recordar la decisión del MEPC 53, según se indica en el párrafo 23.5 *supra*, en cuanto al punto sobre "Directrices sobre otros métodos tecnológicos verificables y ejecutables para reducir las emisiones de SO<sub>x</sub>", el Comité tomó nota de que el BLG 10 había invitado al MEPC a suprimir el punto sobre "Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO<sub>x</sub> a bordo" del programa de trabajo del Subcomité DE, dado que el BLG 10 acordó que estas directrices no eran necesarias.

23.47 En lo que se refiere al punto sobre "Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre", el Comité tomó nota de que el BLG 10, tras examinar el punto que fue trasladado del orden del día provisional del DE 49 al orden del día provisional del BLG 10 (párrafo 1.3 del documento BLG 10/19) había acordado que no era necesario adoptar ninguna nueva medida respecto de la cuestión y, tomando nota de que el punto aún figura en el programa de trabajo del Subcomité DE, invitó al Comité a que lo suprima de dicho programa de trabajo. En vista de ello, el Comité aprobó la propuesta del BLG 10.

**Cuestiones relacionadas con los revestimientos protectores**

23.48 Tras recordar las decisiones pertinentes adoptadas dentro del punto 7 del orden del día (Proyecto y equipo del buque), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional del DE 50 los puntos que se indican a continuación:

- .1 un punto de alta prioridad sobre las "Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores", asignándole 2008 como plazo previsto para ultimarlos; y
- .2 un punto de alta prioridad sobre "Requisitos y norma para la protección contra la corrosión en los medios de acceso permanentes", asignándole 2008 como plazo previsto para ultimarlos.

**Seguridad de los buques de pasaje**

23.49 Tras recordar que, dentro del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje) y después de examinar el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje, había acordado remitir varias cuestiones al Subcomité DE para su examen (véase también los párrafos 4.38 y 4.40), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional del DE 50 los puntos que se indican a continuación:

- .1 un punto de alta prioridad sobre las Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate, asignándole como plazo previsto para ultimarlos; y
- .2 un punto de alta prioridad sobre las Directrices para la aprobación de dispositivos salvavidas novedosos, asignándole 2008 como plazo previsto para ultimarlos.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DE 50**

23.50 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.51 El Comité aprobó el orden del día provisional del DE 50, según figura en el anexo 39.

### **SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SUBCOMITÉ SLF)**

#### **Examen del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969**

23.52 El Comité examinó los documentos presentados por:

- .1 Australia (MSC 81/23/7), en el que se propone que se encomiende al Subcomité SLF la investigación de medidas para mejorar la seguridad marítima relacionada con el efecto de las disposiciones del Convenio internacional de arqueo de buques, 1969 sobre el proyecto y construcción de buques y la elaboración de un plan a fin de introducir las medidas adecuadas, suponiendo que esta labor podría dar lugar a enmiendas al Convenio el que en vista del procedimiento explícito de aceptación podría verse aceptado por la adopción de un Protocolo al Convenio;
- .2 la República Islámica del Irán (MSC 81/23/9), en el que se propone la revisión del reglamento técnico para el cálculo de los arqueos bruto y neto, así como las zonas incluidas que afectan a los cálculos mencionados e incluir, en el programa de trabajo o del Subcomité SLF un nuevo punto sobre "Revisión del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969";
- .3 los Países Bajos (MSC 81/23/25), en apoyo de la propuesta presentada por Australia; y
- .4 la CIOSL (MSC 81/23/18), en el que apoya la propuesta presentada por Australia y también está de acuerdo en ampliar la labor para que incluya el examen de la resolución A.947(23) sobre "Idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano".

23.53 Tras debatir la cuestión, el Comité decidió remitir los documentos al Subcomité SLF para que éste lo someta a un examen detenido, e incluir un punto de alta prioridad sobre "Elaboración de opciones para mejorar las repercusiones del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969", fijando 2008 como plazo de ultimación de la labor, en el programa de trabajo del Subcomité SLF y en el orden del día provisional del SLF 50 para examinar la cuestión según las instrucciones a las que se hace referencia en el párrafo 19 del documento MSC 81/23/7 y teniendo en cuenta la información que se presenta en los documentos MSC 81/23/9,

MSC 81/23/18, y MSC 81/23/25 y formular las recomendaciones oportunas al MSC 85 sobre las medidas de seguimiento.

### **Seguridad de los buques de pasaje**

23.54 Tras recordar que, en el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje), en el contexto del examen del informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje, había acordado encomendar una tarea al Subcomité sobre el asunto mencionado (véase también el párrafo 4.79), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad sobre "Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo", asignándole tres periodos de sesiones para su ultimación.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del SLF 49**

23.55 El programa de trabajo del Subcomité revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.56 El Comité aprobó el orden del día provisional del SLF 49, según figura en el anexo 39.

### **SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)**

#### **Nuevos puntos del programa de trabajo propuestos por el STW 37**

23.57 Refrendando las propuestas presentadas durante el STW 37, el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del STW 38:

- .1 un punto de alta prioridad sobre "Determinación de los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo", fijando el plazo para su ultimación en 2008;
- .2 un punto de alta prioridad sobre "Examen detallado del Convenio de Formación y el Código de Formación", fijando el plazo para su ultimación en 2008, con instrucciones al Subcomité para que defina primero las cuestiones que han de examinarse y asesore al Comité en consecuencia, antes de comenzar la labor propiamente dicha, con miras a que el Comité refrende el alcance del examen de dichos instrumentos; y en segundo lugar, tras el refrendo del Comité, el Subcomité llevará a cabo el examen autorizado de manera sistemática y organizada.

El Comité también acordó que el examen propuesto del Convenio y el Código de Formación no debería retrasar en ningún modo la labor ya establecida en el programa de trabajo del Subcomité.

### **Examen de los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques**

23.58 El Comité examinó los documentos presentados por:

- .1 el Reino Unido *et al* (MSC 81/23/3) que, tras indicar que como resultado de un examen sobre accidentes recientes se había determinado que la fatiga y los niveles de dotación están estrechamente vinculados, propusieron que se revisen a la luz del estudio antedicho las orientaciones para determinar la dotación de seguridad de los buques, (según se facilitan en la resolución A.890(21), enmendada, sobre

los principios relativos a la dotación de seguridad) utilizada por todas las Administraciones para determinar los niveles de dotación de seguridad de un modo coherente y amplio, en la medida de lo factible;

- .2 la CIOSL (MSC 81/23/19) apoyó en principio la propuesta y propuso que se examinen los aspectos normativos y de protección en el contexto de la situación actual y se tengan en cuenta otros aspectos que repercutan en la carga de trabajo que ya tiene el Subcomité;
- .3 La ICS, la ISF y BIMCO (MSC 81/23/21) que proponen abordar también la fatiga a mayor plazo junto con los niveles de dotación seguros, en lugar de abordar únicamente la revisión de la resolución A.890(21); y
- .4 La IFSMA (MSC 81/23/23) que, apoyando en principio la propuesta, sugirió que se incluya, en la revisión de la resolución A.890(21), normas basadas en objetivos en relación con las cuales las Administraciones pueden evaluar niveles de dotación propuestos a fin de garantizar que se obtienen resultados uniformes en la aplicación de los principios.

23.59 Después de un debate pormenorizado, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW, y en el orden del día provisional del STW 38, un punto de alta prioridad sobre el "Examen de los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques" fijando el plazo para su ultimación en 2008, en cooperación con el Subcomité NAV, si fuese necesario, y remitió los documentos antedichos al STW 38 para que sean cuidadosamente examinados, con miras a tener en cuenta, durante sus deliberaciones, la información que se recoge en ellos, junto con las Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga (MSC/Circ.1014).

23.60 En este contexto, los Países Bajos informaron al Comité de los resultados de un estudio sobre la fatiga en el sector marítimo. El objetivo de este estudio había sido obtener una visión objetiva y más detallada de los aspectos de la fatiga, en particular de sus consecuencias y de la incidencia a bordo de los buques, así como determinar qué medidas correctivas podrían adoptarse. El informe, que se distribuyó durante el periodo de sesiones, se encuentra también disponible en formato electrónico previa solicitud (sírvese dirigirse a: [sibrand.hassing@minvenw.nl](mailto:sibrand.hassing@minvenw.nl)).

### **Formación y familiarización con los SIVCE**

23.61 En lo que respecta a la cuestión referida, el Comité recordó la decisión que había tomado después de examinar el documento MSC 81/23/13 en el contexto del programa de trabajo del Subcomité NAV, según se indica en el párrafo 23.40.2 *supra*.

### **Normas de formación y competencia para los buques dedicados al transporte de GNL**

23.62 Tras examinar el documento MSC 81/23/16 (Liberia) en el que se propone elaborar normas de formación y competencia para los buques dedicados al transporte de GNL, teniendo en cuenta los nuevos avances técnicos en el proyecto y explotación de dichos buques y las recientes normas de formación durante el servicio elaboradas por la SIGTTO (STW 37/INF.2) y la información sobre nuevas instalaciones dedicadas a formación para los buques de GNL (STW 37/INF.6), el Comité encomendó al Subcomité STW a que examine la cuestión en el

contexto del nuevo punto "Examen general del Convenio de Formación y el Código de Formación".

### **Introducción de límites de alcohol obligatorios durante la guardia y otras funciones a bordo**

23.63 El Comité examinó el documento MSC 81/23/17 (Alemania, Bélgica, Dinamarca, Grecia, Irlanda, Letonia, Polonia, Portugal y Suecia) que propone enmendar el Convenio de Formación y el Código de Formación para introducir límites de alcohol obligatorios a bordo de los buques de navegación marítima aplicables a todo el personal de guardia y elaborar proyectos de enmiendas a la regla VIII/1 del Convenio de Formación (aptitud para el servicio) y las secciones A-VIII/1 y B-VIII/2 del Código de Formación y encomendó al Subcomité STW examinar la cuestión en el contexto del nuevo punto "Examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación".

### **Seguridad de los buques de pasaje**

23.64 Tras haber recordado que, en virtud del punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje), después del examen del informe del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje, había acordado asignar una tarea al Subcomité STW relacionada con esta cuestión (véase también el párrafo 4.50), el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité, un punto de alta prioridad sobre "Elaboración de normas de formación en sistemas de rescate", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del STW 38**

23.65 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 38.

23.66 El Comité aprobó el orden del día provisional del STW 38 que figura en el anexo 39.

### **SEGUIMIENTO DEL VIGÉSIMO CUARTO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

23.67 Tras examinar los resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 81/23/11 y MSC 81/23/20) y las medidas que se ha pedido adoptar al Comité, éste tomó las siguientes decisiones según se indican en los párrafos 23.68 a 23.73 *infra*.

### **Cuestiones relativas a medidas que se han pedido adoptar en el contexto de las resoluciones adoptadas por el vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea**

23.68 El Comité tomó nota de la petición de la Asamblea, en el contexto de las resoluciones A.973(24) - Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y la resolución A.982(24) - Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, para mantener, en cooperación con el MEPC, el Código y las Directrices revisadas bajo revisión y enmendarlos, según proceda.

23.69 El Comité recordó la medida que había adoptado, bajo el punto 5 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima), en lo que respecta a las peticiones específicas de la Asamblea en el contexto de la resolución A.975(24) - Evolución futura del plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, para revisar la posibilidad futura de incluir dentro del ámbito del Plan de auditorías funciones relacionadas con la protección y de otra índole y determinar toda consecuencia para la ampliación del alcance de dicho plan (véase el

párrafo 5.19), y bajo el punto 24 del orden del día (Otros asuntos) (véanse los párrafos 24.7 a 24.14).

23.70 En el contexto de la resolución A.984(24) - Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública, el Comité tomó nota de la solicitud de cooperación con el Comité de Facilitación en dicha labor con miras a resolver las dificultades respecto del transporte de todos los materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y recordó el resultado del debate, bajo el punto 12 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores), en lo que respecta al mecanismo *ad hoc* para coordinar los esfuerzos, a fin de resolver con prontitud las dificultades relativas al transporte de tales materiales.

23.71 Tras tomar nota que, en la resolución A.985(24)/Rev.1 - Revisión de las directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)), se le había pedido:

- .1 que trabaje conjunta y rápidamente con el Comité de Facilitación en la revisión de las directrices;
- .2 que adopte, junto con el Comité de Facilitación, las enmiendas necesarias a las directrices y que las divulgue a través de los medios correspondientes;
- .3 tome nota de que, a partir de la fecha en que conjuntamente el Comité de Facilitación y el Comité adopten las enmiendas a las directrices, se deberá considerar que se ha revocado la resolución A.872(20); y
- .4 en colaboración con el Comité de Facilitación, informe a la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario, de las medidas adoptadas de conformidad con la mencionada resolución,

el Comité encargó a la Secretaría que le informara oportunamente de los avances del Comité de Facilitación en este contexto, a fin de poder contribuir a la labor, según proceda.

23.72 El Comité tomó nota, en el contexto de la resolución A.986(24) - La importancia y la financiación de la cooperación técnica como medio para apoyar la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo del Milenio, se le había pedido, en cooperación con el Comité de Cooperación Técnica:

- .1 examine y adopte medidas relacionadas con la asistencia técnica a fin de promover la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI; y
- .2 examine y tome medidas apropiadas para ayudar a que se proporcione a los Estados Miembros la cooperación técnica necesaria para implantar el Plan de auditorías,

e invitó a los Gobiernos Miembros, organizaciones internacionales y a la Secretaría a que presenten al MSC 82 las propuestas para posibles medidas requeridas a los comités a fin de que éstos puedan contribuir a la tarea del Comité de Cooperación Técnica respecto a la cuestión.

## **Plan estratégico de la Organización y Plan de acción de alto nivel y prioridades**

23.73 En el contexto de las peticiones formuladas por la Asamblea en la resolución A.970(24) sobre el Plan estratégico de la Organización (para el periodo de seis años de 2006 a 2011) y la resolución A.971(24) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2006-2007, el Comité examinó las recomendaciones de la Reunión de Presidentes de 2006 (MSC 81/WP.11) para el proceso de examen del Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2006-2007, y acordó que:

- .1 tras celebrar consultas con los Presidentes de los Comités, la Secretaría debería elaborar y someter al examen del MSC 82 y el MEPC 55 información sobre los avances realizados con respecto a los puntos señalados en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2006-2007 y las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel y las prioridades, incluidos los resultados previstos, para el bienio 2008-2009;
- .2 se presentasen al Consejo en su 91º periodo de sesiones los resultados del examen en el MSC 82 y el MEPC 55 de la información y las propuestas anteriormente mencionadas, con vistas a remitirlos al Grupo de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico que se reunirá en septiembre de 2007;
- .3 se presentase al Consejo en su 24º periodo de sesiones extraordinario cualquier otra información sobre los avances y las propuestas en relación con el plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2008-2009 acordadas en el MSC 83 y el MEPC 56;

y encargó a la Secretaría que adoptase las medidas oportunas.

### **REUNIONES INTERPERIODOS**

23.74 Teniendo en cuenta la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería restringirse al mínimo necesario, el párrafo 3.40 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, al igual que la decisión del Comité adoptada en el MSC 66 de que aquellos subcomités que deseen proponer la convocatoria de reuniones interperiodos deberían analizar la necesidad de tales reuniones, y únicamente cuando las considere necesarias deberían remitir al Comité, con suficiente antelación, una petición con las correspondientes justificaciones para su aprobación, el Comité teniendo en cuenta las decisiones adoptadas bajo diversos puntos del orden del día, aprobó las reuniones interperiodos del:

- .1 Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y de la contaminación (Grupo ESPH), que se celebrará en septiembre de 2006;
- .2 Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que se celebrará en Singapur, del 28 de agosto al 1 de septiembre de 2006;
- .3 Grupo mixto de expertos OMI/UIT, que se reunirá del 5 al 7 de julio de 2006 en la sede de la OMI;

- .4 Grupo especial de trabajo sobre aspectos técnicos de la LRIT (tres reuniones en junio, julio y septiembre de 2006; Canadá acogerá la y las fechas y los lugares de celebración de la segunda y la tercera se decidirán oportunamente); y
- .5 Grupo de supervisores técnicos y de redacción, que se reunirá en mayo y septiembre de 2007 en un lugar que se anunciará oportunamente.

**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA CORRESPONDIENTES A LOS PRÓXIMOS DOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y LAS PROPUESTAS PARA LA CELEBRACIÓN DEL MSC 82**

**Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día correspondientes al 82º y 83º periodos de sesiones del Comité**

23.75 El Comité acordó respecto de las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 82 y MSC 83, según figura en el documento MSC 81/WP 9, enmendado.

**Constitución del Grupo de trabajo durante el MSC 82**

23.76 Tras recordar las disposiciones de los párrafos 3.24 y 3.28 de las Directrices revisadas sobre la organización y métodos de trabajo en relación con el número de grupos que puede establecerse en cada periodo de sesiones, el Comité tuvo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los diferentes puntos del orden del día y acordó que en su 82º periodo de sesiones se establezcan grupos de trabajo que se encarguen de examinar las siguientes cuestiones:

- .1 normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos;
- .2 medidas para incrementar la protección marítima; y
- .3 el factor humano,

así como grupos de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

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

23.77 El Comité tomó nota de que se había decidido que su 82º periodo de sesiones se celebre en Estambul (Turquía), del 29 de noviembre al 8 de diciembre de 2006; en cuanto al 83º periodo de sesiones, su celebración se habría previsto, con carácter provisional, para octubre de 2007.

**24 OTROS ASUNTOS**

**Acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo**

24.1 El Comité tomó nota (MSC 81/24) de que el FAL 32, en base a una propuesta presentada por la ICS en la que se invitaba al Comité de Facilitación a que examine si el acceso por parte de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto a la información sobre los certificados de los buques dedicados a viajes internacionales podría facilitarse y simplificarse mediante la utilización de tecnología moderna, había acordado que tal sistema tendría varias ventajas, según se indican en el párrafo 3 del documento MSC 81/24.

24.2 El Comité también tomó nota de que el FAL 32 había reconocido que debía considerarse detenidamente la cuestión de quienes tendrían acceso a tales documentos electrónicos y había acordado que la cuestión estaba relacionada con la labor del MSC y del MEPC, y que, antes de que pudiese comenzar a estudiar las especificaciones informáticas de dicho sistema, el MSC y el MEPC deberían asesorarle sobre la aceptabilidad, viabilidad y factibilidad del sistema. Además, el FAL 32 pidió a ambos Comités que le asesoraran sobre los certificados a los que debería poderse acceder mediante sistemas electrónicos.

24.3 El Comité tomó nota (MSC 81/24/10) de que, en el MEPC 54, varias delegaciones habían apoyado la propuesta de acceso en línea a los certificados y habían opinado que el Comité de Facilitación debía seguir estudiando el tema, incluida la cuestión de la fiabilidad y seguridad de tales bases de datos. Sin embargo, el MEPC estimó que aún no estaba en condiciones de asesorar al Comité de Facilitación sobre la aceptabilidad, viabilidad y factibilidad del acceso en línea a los certificados para fines de inspección, y se acordó que la cuestión se volvería a examinar en el MEPC 55.

24.4 En este contexto, INTERTANKO (MSC 81/24/9), tras proporcionar información sobre el uso del Internet para acceder electrónicamente a documentos y certificados, invitó al Comité a que examine la posibilidad de utilizar Q88.com para facilitar la validación y la inspección de numerosos certificados y documentos obligatorios que en la actualidad deben llevarse a bordo.

24.5 El Comité tomó nota de que el MEPC 54 había expresado preocupación acerca de sistemas controlados y explotados comercialmente, cuyo acceso se restringe en función de la suscripción a los mismos. El Comité tomó nota de que el MEPC 54 examinó la información sobre el sistema Q88.com proporcionada por INTERTANKO pero no estaba en situación de refrendar el sistema. El Comité respaldó la decisión del MEPC 54 y acordó que el Comité de Facilitación debería seguir estudiando la cuestión, incluida la fiabilidad y seguridad de las bases de datos para el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques e instó a los Gobiernos Miembros y organizaciones a que presentaran propuestas pertinentes a fin de que las examinase el Comité de Facilitación.

24.6 Además, el Comité, consciente de las posibilidades del acceso en línea a los certificados y documentos, y tras tomar nota debidamente de la viabilidad técnica de tal sistema, recomendó que se aplicara un enfoque gradual, poniendo énfasis en los aspectos de facilitación del mismo. En lo que respecta a la posibilidad de utilizar dichos sistemas en las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité tomó nota de opiniones en el sentido de que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría como alternativa a la inspección física de los mismos y podría, posiblemente, integrarse en el marco de prioridades relativas a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

### **Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI**

24.7 El Comité recordó que en su 80º periodo de sesiones (MSC 80/24, párrafo 8.18.4), tras examinar el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/TCC sobre el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, había refrendado la propuesta presentada por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM) de elaborar orientaciones adicionales destinadas a los Estados ribereños, en el contexto del párrafo 7.4.2 del proyecto de marco para el Plan. El Comité invitó además a la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) a que examine la posibilidad de llevar a cabo una iniciativa similar en su campo de competencia.

24.8 El Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, adoptó las resoluciones A.973(24) sobre el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y A.974(24) sobre el Marco y procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, en las que figuran:

- .1 en la parte 3 y en el anexo 3 del anexo del Código, orientaciones sobre la implantación, cumplimiento y evaluación y examen de los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y una lista de obligaciones específicas de dichos Estados; y
- .2 en el párrafo 7.4.2 del Marco (parte I del anexo), una lista de aspectos administrativos, jurídicos y técnicos que deberán constituir el alcance mínimo de una auditoría, y en el apéndice 2 de los procedimientos (parte II del anexo) la sección VIII trata de la información relativa a las actividades de los Estados ribereños.

24.9 El Comité recordó también que la Asamblea, tras adoptar la resolución A.973(24), había pedido al MSC y al MEPC que mantuviesen el Código sometido a revisión y que, en coordinación con el Consejo, propongán a la Asamblea enmiendas al mismo y, al adoptar la resolución A.975(24) sobre la Evolución futura del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, había encargado:

- .1 al Comité y al MEPC que examinaran la viabilidad futura de incluir en el ámbito de aplicación del Plan de auditorías, funciones relacionadas con la protección marítima y de otra índole que no están incluidas en la actualidad, determinarán las consecuencias de ampliar el ámbito de aplicación del Plan de auditorías de ese modo e informaran al Consejo, según proceda; y
- .2 al Consejo que elaborara disposiciones adecuadas para la posible inclusión futura en el Plan de auditorías de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, la protección del medio ambiente y la protección marítima, teniendo en cuenta la experiencia adquirida con la implantación del Plan, y de cualesquiera otras cuestiones importantes relacionadas con la seguridad, la protección del medio marino y la protección marítima que señalen los comités;

e invitó al Consejo a que, cuando sea oportuno, examine la posibilidad y el modo de incorporar dichas cuestiones en el Plan.

24.10 El Comité recordó además que el Consejo es el que toma las decisiones sobre los asuntos relacionados con el marco y los procedimientos del Plan de auditorías y no les incumbe a los comités elaborar, aprobar y distribuir orientaciones vinculadas con el Plan mediante circulares, resoluciones u otros instrumentos.

24.11 La AISM informó al Comité (MSC 81/24/1) de que había elaborado orientaciones adicionales para los Estados ribereños en el contexto del párrafo 7.4.2 de la parte I del anexo de la resolución A.974(24), respondiendo a una petición del MSC 80, y propuso un proyecto de circular MSC (MSC 81/24/1, anexo), en el que se facilitan orientaciones sobre aquellos apartados del cuestionario previo a la auditoría que las Administraciones a cargo de los STM y las ayudas a la navegación deberían rellenar conforme a las obligaciones que les corresponden en virtud de las reglas V/12 y V/13 del Convenio SOLAS. La propuesta también incluye una lista de comprobaciones para ayudar a los auditores durante las auditorías de tales Administraciones. Se

invitó al Comité a que contemple la posibilidad de insertar un nota de pie de página correspondiente al título del apéndice 2 de la parte II de la resolución A.974(24), en caso de que la citada circular MSC fuese aprobada.

24.12 La OHI (MSC 81/24/4) proporcionó orientaciones adicionales para realizar las auditorías modelo de la OMI en lo referente a las competencias de la OHI, es decir, levantamientos hidrográficos, cartas náuticas e información sobre seguridad marítima (reglas V/4 y V/9 del Convenio SOLAS) en forma de cuestionario.

24.13 Tras reconocer que las cuestiones planteadas en los documentos (MSC 81/24/1 y MSC 81/24/4) no estaban actualmente lo suficientemente maduras para incluirlas en el Plan de auditorías, el Comité acordó, en principio, seguir trabajando en ellas partiendo de las propuestas presentadas por la OHI y la AISM.

24.14 En este contexto, y consciente de que los aspectos abarcados por las propuestas antedichas no se pueden someter actualmente a auditoría, el Comité encargó al FSI 14 que examinara dichas propuestas en el contexto de un posible examen del anexo 3 del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (anexo de la resolución A.973(24)), recurriendo a la contribución adicional del NAV 52, si lo estima oportuno, con miras a informar al MSC 82.

#### **Cooperación entre la OMI y la IACS sobre el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) de la IACS**

24.15 El Comité recordó que, tras decidir en su 61º periodo de sesiones que la OMI debería participar en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) de la IACS, había tomado nota, en el MSC 62, que el Secretario General había nombrado un consultor/observador de la OMI para que participase en el Plan de acuerdo con el mandato acordado e informase periódicamente al Comité sobre su eficacia. En mayo de 1997, el Comité también acordó que la OMI debería participar en el Comité Asesor de la IACS sobre el PCSCC, compuesto por organizaciones interesadas en los servicios proporcionados por las sociedades integrantes de la IACS a fin de contribuir a la mejora del Plan.

24.16 El Comité también recordó que el MSC 79 había tomado nota del informe de la Secretaría sobre las novedades registradas en la cooperación entre la OMI y la IACS relativa al Plan (MSC 78/25/1), en particular del informe del consultor/observador de la OMI acerca de su participación continuada en la aplicación del Plan, y había encargado a la Secretaría que notificara cualquier novedad al MSC 81.

24.17 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 81/24/2) acerca de la elaboración del Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) de la IACS por lo que respecta a los acuerdos de cooperación entre la OMI y la IACS y al informe del consultor/observador de la OMI que se adjunta en dicho documento, en el que se sostiene que el consultor/observador mencionado ha seguido participando en la ejecución del Plan. Se presentaron, a la Secretaría de la OMI y a la IACS, informes periódicos sobre la marcha de las actividades llevadas a cabo por el consultor/observador dentro del Plan, y se notificó que éste último había alcanzado su madurez y se estaba aplicando de manera concienzuda y coherente. Asimismo, se señaló que, desde el último informe presentado al Comité, se habían seguido desarrollando diferentes aspectos del Plan, tal y como se describe en el anexo del documento MSC 81/24/2, en particular en los párrafos 4 a 13.

24.18 El Comité decidió ampliar la participación de la Organización en el Plan de acuerdo con los principios utilizados anteriormente, es decir, sin que haya repercusiones financieras para la Organización, y encomendó a la Secretaría que informara de las novedades al MSC 83.

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

24.19 El Comité recordó que el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS) había sido lanzado por la Secretaría en julio de 2005, y que dicho sistema permite el acceso público a las series de datos recopilados por la Secretaría, así como que el Manual de uso de los medios de notificación para las Administraciones de los Estados Miembros, y el descargo de responsabilidad en cuanto al uso de los sistemas de notificación se había distribuido mediante la circular N° 2639.

24.20 El Comité tomó nota de la información sobre GISIS facilitada por la Secretaría (MSC 81/24/2). Asimismo, señaló que los Estados Miembros de la OMI y el público en general tenían a su disposición los módulos relativos al: Código PBIP, siniestros, organizaciones reconocidas, instalaciones portuarias de recepción, CAS sólo respecto de las declaraciones de cumplimiento válidas, y actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y que estaban elaborándose otros módulos, como los relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, puntos de contacto, casos de polizonaje, casos de migrantes ilegales y productos químicos.

24.21 El Comité manifestó su agradecimiento a los Miembros que ya estaban abordando la cuestión de los mecanismos de notificación directa de forma seria y que suministran datos de manera habitual.

24.22 En cuanto a la presentación del GISIS al Comité, organizada durante el periodo de sesiones, la Secretaría reiteró que dicho sistema se había elaborado a partir de las prescripciones de notificación existentes y las comunicaciones autorizadas al público. Asimismo, indicó que los Estados Miembros, mediante sus contraseñas de administrador, tienen la posibilidad de supervisar la creación de cuentas específicas por módulo y que, a fin de que el GISIS sea compatible con los sistemas de recopilación de datos actuales y de evitar la duplicación de las prescripciones de notificación, la Secretaría ha estado colaborando con los promotores y directores de varios sistemas regionales de supervisión por el Estado rector del puerto (Memorandos de entendimiento de Abuja, mar Negro y Tokio), así como con autoridades nacionales en lo que respecta a la recopilación de datos preliminares sobre siniestros (Centro coordinador de salvamento de Stavanger (Noruega)) y con la AESM acerca de la posible vinculación de las bases de datos respectivas.

24.23 El Comité tomó nota de la opinión de que, con miras a facilitar los avances continuos y firmes del GISIS con el soporte lógico y el mantenimiento necesarios, deberá garantizarse la provisión adecuada de recursos. Se sugirió que la ponencia presentada sobre el GISIS se repitiera durante el Consejo y en los próximos periodos de sesiones de los demás órganos de la OMI.

24.24 La Secretaría hizo hincapié en la importancia de que el sistema cuente con el apoyo de los Estados Miembros y la propia Secretaría, así como del desarrollo de una política de información y gestión de datos.

**Estudio EFS sobre SIVCE/CNE**

24.25 El Comité recordó que los documentos MSC 81/24/5 y MSC 81/INF.9 (Dinamarca y Noruega) relativos al estudio EFS sobre SIVCE/CNE ya se habían examinado dentro del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) junto con el documento MSC 81/23/13 (véase el párrafo 23.40).

**Directrices para la formación de operadores de sistemas de posicionamiento dinámico**

24.26 El Comité recordó que el MSC 66 había aprobado en 1969 la circular MSC/Circ.738, Directrices para la formación de operadores de sistemas de posicionamiento dinámico, que incluía las Directrices de la IMCA en su anexo, e invitó a la Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA) a que mantuviera informada a la OMI de futuras enmiendas a las directrices de la Asociación.

24.27 El Comité tomó nota de las Directrices actualizadas de la IMCA facilitadas por esta Asociación en el documento MSC 81/24/6, y pidió a la Secretaría que publicara una actualización de la circular MSC/Circ.738 y se asegurara de que la nota a pie de página pertinente de la sección 4.12 del Código MODU, sometido actualmente al examen del Subcomité DE, se enmiende al publicar la próxima edición del Código.

**Resultados de la 94ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo: adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

24.28 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la Oficina Internacional del Trabajo (MSC 81/24/7) acerca de los resultados de la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, que se celebró en Ginebra del 7 al 23 de febrero de 2006. La Conferencia adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en el que se refunden y actualizan 68 convenios y recomendaciones marítimos existentes, adoptados por la OIT desde 1920. La Conferencia también adoptó varias resoluciones que el Consejo de Administración de la OIT examinó en su 295ª reunión, celebrada en marzo de 2006. Se pondrán en conocimiento del Secretario General aquéllas que sean de interés para la OMI.

24.29 En cuanto a las disposiciones sobre la ejecución y el cumplimiento de las prescripciones incluidas en el nuevo Convenio, el representante de la OIT indicó que la elaboración de este instrumento se había beneficiado de la aportación notable de los expertos de la OMI y que la cooperación futura en cuestiones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto sería muy valiosa.

24.30 La delegación del Japón informó al Comité de que el nuevo Convenio abarca aspectos generales muy diversos, por lo que muchos países pueden encontrar dificultades para prepararse para implantarlo rápidamente, por lo que era necesario mejorar la cooperación técnica internacional a fin de promover una mayor comprensión de este Convenio, particularmente en los países en desarrollo. En este contexto, el Gobierno del Japón, en colaboración con la OIT y la Fundación de investigaciones de política oceanográfica del Japón, tiene previsto organizar un seminario internacional sobre política con respecto a la gente de mar en Asia, en Tokio el 30 y 31 de octubre de 2006, cuyo título será "Promover una ratificación temprana del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo". Aunque el seminario está dirigido a los países de la región de Asia, el Japón también acogerá con satisfacción participantes de otras regiones del mundo.

24.31 El Secretario General informó al Comité de que había asistido a la Conferencia en Ginebra el 20 de febrero de 2006 y de que opinaba que entrara en vigor en fecha temprana del Convenio refundido de la OIT sobre el trabajo marítimo era muy conveniente. En este contexto, hizo un llamamiento a todos los Estados Miembros para que examinen la posibilidad de ratificar lo antes posible el Convenio.

### **Modelo de legislación nacional sobre actos delictivos en el ámbito marítimo**

24.32 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el CMI (MSC 81/24/8) acerca de la labor relativa a un modelo de legislación nacional sobre actos delictivos en el ámbito marítimo, en relación con los actos delictivos cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero, y también de que en 2007 se presentará el oportuno documento al Comité para que éste lo examine.

### **Revisión del Reglamento Sanitario Internacional**

24.33 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 81/INF.2) acerca de la adopción por parte de la Organización Mundial de la Salud del Reglamento Sanitario Internacional revisado (2005) el 23 de mayo de 2005, en la 58ª Asamblea Mundial de la Salud (16 a 25 de mayo de 2005). El Reglamento revisado entrará en vigor el 15 de junio de 2007.

### **Informe sobre siniestros de graneleros**

24.34 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por INTERCARGO (MSC 81/INF.11) acerca de su informe anual sobre siniestros de graneleros correspondiente a 2005 y a los 10 años anteriores (1996-2005). El informe indica que, durante 2005, se registraron la pérdida total de seis graneleros de más de 10 000 toneladas de peso muerto y la pérdida trágica de ocho vidas. El análisis de datos para identificar las tendencias de los últimos 10 años (1996-2005) indicó que seguía disminuyendo el promedio anual de muertos y pérdidas de peso muerto y tonelaje y que la edad media había aumentado de 20,4 a 21,11, aunque se había incrementado ligeramente el promedio anual de pérdidas de buques.

24.35 Durante la presentación del informe de INTERCARGO, se señaló a la atención del Comité el siniestro reciente del **Alexandros T** el 3 de mayo de 2006, para el que se notificó la desaparición de 26 miembros de su tripulación. Los representantes del Estado de abanderamiento y del Estado de la nacionalidad de un número significativo de tripulantes se hicieron eco de las manifestaciones de condolencia e hicieron hincapié en la importancia de que la Organización reciba lo antes posible y estudie el informe sobre la investigación del siniestro.

### **Numeración de las circulares conjuntas MSC/MEPC**

24.36 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 81/24/11) acerca de la nueva numeración de las circulares conjuntas MSC-MEPC. Con objeto de facilitar la determinación y recuperación de información distribuida mediante circulares conjuntas MSC-MEPC desde septiembre de 2005, la Secretaría empezó a publicar circulares conjuntas MSC-MEPC con la signatura siguiente:

- .1 organización y métodos de trabajo: circulares MSC-MEPC.1/Circ;
- .2 cuestiones generales: circulares MSC-MEPC.2/Circ;

- .3 cuestiones relacionadas con siniestros: circulares MSC-MEPC.3/Circ;
- .4 cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto: circulares MSC-MEPC.4/Circ;
- .5 cuestiones relacionadas con los reconocimientos y la certificación: circulares MSC-MEPC.5/Circ; y
- .6 puntos de contacto nacionales para las cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación: circulares MSC-MEPC.6/Circ.

24.37 Asimismo, se informó al Comité de que, a partir de los resultados del presente periodo de sesiones, habrá de crearse otra serie de circulares, MSC-MEPC.7/Circ., sobre asuntos relacionados con el factor humano, y se le recordó que todas las circulares que se publicaran deberían identificarse dentro de una serie, empezando por añadir un ".1" por defecto a su signatura, cuando la circular no se publique con ninguna otra signatura de una serie existente.

24.38 La delegación de Venezuela señaló al Comité que quizás sea necesario armonizar la terminología utilizada en las distintas circulares de la OMI, y en particular en las relativas a siniestros y sucesos marítimos (véase el párrafo 24.35).

### **Día Mundial de la Hidrografía**

24.39 El observador de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) informó al Comité de que dicha Organización celebraría este año, por primera vez, el "Día Mundial de la Hidrografía" el 21 de junio, la fecha en la que se constituyó la Organización Hidrográfica Internacional en 1921. El 29 de noviembre de 2005, la Asamblea General de las Naciones Unidas, dentro de su punto del orden del día sobre los océanos y el derecho del mar, adoptó la resolución A/60/30. En esta resolución se incluye la siguiente declaración: "La Asamblea General acoge con satisfacción la aprobación por la Organización Hidrográfica Internacional del "Día Mundial de la Hidrografía", que se celebrará anualmente el 21 de junio, con el fin de dar la publicidad adecuada a su labor en todos los niveles y aumentar el alcance de la información hidrográfica en todo el mundo, e insta a todos los Estados a que colaboren con esa organización para promover la seguridad de la navegación, especialmente en las zonas de navegación internacional, en los puertos y en las zonas marinas vulnerables o protegidas". La Organización Hidrográfica Internacional celebrará el Día Mundial de la Hidrografía a nivel nacional en todo el mundo y el Buró Hidrográfico Internacional (BHI) lo celebrará a nivel internacional en Mónaco. El lema de esta primera celebración será "85 años de contribución de la OHI a la seguridad de la navegación en todo el mundo".

### **Agradecimiento**

24.40 El Comité manifestó su agradecimiento a los delegados y miembros de la Secretaría que se indican a continuación, quienes recientemente habían renunciado a sus funciones, se habían jubilado o habían sido transferidos para desempeñar otras funciones, o estaban a punto de hacerlo, por la valiosa contribución a su labor, y les deseó una prolongada y feliz jubilación o, cuando correspondiera, el mejor de los éxitos en sus nuevas funciones:

- Sr. Pawel Czerwinski (Polonia) (regresa a su país);
- Sr. Clayton Diamond (Estados Unidos) (se traslada);
- Sr. Ian Finley (Panamá) (cambia de funciones);

- Sr. Thomas Gilmour (Estados Unidos) (se jubila);
- Sr. Stein Isaksen (Noruega) (se jubila);
- Sr. Trygve Scheel (Noruega) (se jubila);
- Sra. Cynthia Stowe (Estados Unidos) (se traslada);
- Sr. Tadayuki Uemura (Japón) (regresa a su país);
- Sr. Hag-Bae Yoon (República de Corea) (regresa a su país);
- Sr. Vladimir Lebedev (Secretaría) (deja la Organización); y
- Sr. Youngso Kim (Secretaría) (regresa a su país).

### **Manifestación de condolencias**

24.41 El Comité señaló con pesar el fallecimiento reciente del Sr. Günther Zade (Alemania), antiguo Vicerrector y Decano de la Universidad Marítima Mundial (UMM). Su dedicación y visión de futuro en los primeros años de la Universidad contribuyeron a hacer de ésta lo que es en la actualidad: un modelo único de aprendizaje y cooperación internacionales. El profesor Zade fue uno de los "padres fundadores" de la UMM y contribuyó de forma sobresaliente al establecimiento, desarrollo y progreso de esta institución única, que ha sido tan útil para la comunidad marítima mundial. Su dedicación excepcional al desarrollo de la educación y la formación marítimas contó con el reconocimiento sin reservas de toda la comunidad marítima.

24.42 Con idéntico pesar, el Comité ha recibido la noticia del fallecimiento del Sr. Martin Böckenhauer (Alemania), antiguo Presidente del Subcomité de Graneles Químicos (BCH) y del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), que aportó un enorme caudal de conocimientos técnicos a la OMI como consecuencia de su prolongada carrera profesional en Germanischer Lloyd y su colaboración con la IACS. Se le recordará en especial por presidir el Subcomité BCH y después el Subcomité BLG con una actitud firme y justa en cuestiones delicadas y complejas, como, en fecha reciente, la revisión del Anexo II del MARPOL. El Sr. Böckenhauer estaba plenamente comprometido con las causas de la seguridad marítima y de la protección del medio marino y su labor representó una aportación muy destacada durante muchos años.

24.43 El Comité pidió a la delegación de Alemania que transmitiese sus condolencias a la familia, amigos y colegas de los fallecidos, a los que esta Organización echará profundamente en falta.

(Los anexos se publicarán en una adición al presente documento)

**ANNEX 1**

**RESOLUTION MSC.201(81)  
(adopted on 18 May 2006)**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE  
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

**CHAPTER II-2  
CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND  
FIRE EXTINCTION**

**Regulation 9 – Containment of fire**

- 1 In subparagraph .2 of paragraph 4.1.3.3, “.” is replaced by “; or”.
- 2 In paragraph 4.1.3.3, the following new subparagraph .3 is added after the existing subparagraph .2:

“.3 water-mist nozzles that have been tested and approved in accordance with the guidelines approved by the Organization\*.”

**Regulation 15 – Arrangements for oil fuel, lubricating oil and other flammable oils**

- 3 In regulation II-2/15, as amended by resolution MSC.31(63), the text after the title is replaced by the following:

“(Paragraphs 2.9 to 2.12 of this regulation apply to ships constructed on or after 1 February 1992, except that the references to paragraphs 2.10 and 2.11 in paragraphs 3 and 4 apply to ships constructed on or after 1 July 1998)”.

**CHAPTER III  
LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS**

**Regulation 7 – Personal life-saving appliances**

- 4 In paragraph 2.1, the following new subparagraphs .1 and .2 are inserted:
- “.1 for passenger ships on voyages less than 24 h, a number of infant lifejackets equal to at least 2.5% of the number of passengers on board shall be provided;
- .2 for passenger ships on voyages 24 h or greater, infant lifejackets shall be provided for each infant on board;”

and the existing subparagraphs .1 and .2 are renumbered as subparagraphs .3 and .4. The word “and” is moved from the end of renumbered subparagraph .3 to the end of renumbered subparagraph .4.

---

\* Refer to the Revised Guidelines for approval of sprinkler systems equivalent to that referred to in SOLAS regulation II-2/12 (resolution A.800(19)).

5 The following new subparagraph .5 is inserted after the renumbered subparagraph .4 of paragraph 2.1:

“.5 if the adult lifejackets provided are not designed to fit persons weighing up to 140 kg and with a chest girth of up to 1,750 mm, a sufficient number of suitable accessories shall be available on board to allow them to be secured to such persons.”

## **CHAPTER IV RADIOCOMMUNICATIONS**

### **Regulation 7 – Radio equipment: General**

6 The existing text of subparagraph .6.1 of paragraph 1 is replaced by the following:

“.6.1 capable of transmitting a distress alert through the polar orbiting satellite service operating in the 406 MHz band;”

### **Regulation 9 – Radio equipment: Sea areas A1 and A2**

7 The existing text of subparagraph .3.3 of paragraph 1 is replaced by the following:

“.3.3 through the Inmarsat geostationary satellite service by a ship earth station.”

### **Regulation 10 – Radio equipment: Sea areas A1, A2 and A3**

8 The existing text of subparagraph .4.3 of paragraph 1 is replaced by the following:

“.4.3 through the Inmarsat geostationary satellite service by an additional ship earth station.”

9 The existing text of subparagraph .3.2 of paragraph 2 is replaced by the following:

“.3.2 through the Inmarsat geostationary satellite service by a ship earth station; and”

## **CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION**

### **Regulation 22 – Navigation bridge visibility**

10 The following new paragraph 4 is added after the existing paragraph 3:

“4 Notwithstanding the requirements of paragraphs 1.1, 1.3, 1.4 and 1.5, ballast water exchange may be undertaken provided that:

- .1 the master has determined that it is safe to do so and takes into consideration any increased blind sectors or reduced horizontal fields of vision resulting from the operation to ensure that a proper lookout is maintained at all times;
- .2 the operation is conducted in accordance with the ship's ballast water management plan, taking into account the recommendations on ballast water exchange adopted by the Organization; and
- .3 the commencement and termination of the operation are recorded in the ship's record of navigational activities pursuant to regulation 28."

\*\*\*

**ANNEX 2**

**RESOLUTION MSC.202(81)  
(adopted on 19 May 2006)**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2007, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,  
AS AMENDED**

**CHAPTER V  
SAFETY OF NAVIGATION**

**Regulation 2 – Definitions<sup>1</sup>**

1 The following text is inserted after the existing paragraph 5:

“6 *High-speed craft* means a craft as defined in regulation X/1.3.

7 *Mobile offshore drilling unit* means a mobile offshore drilling unit as defined in regulation XI-2/1.1.5.”

2 The following new regulation 19-1 is inserted after the existing regulation 19:

**“Regulation 19-1  
Long-range identification and tracking of ships**

1 Nothing in this regulation or the provisions of performance standards and functional requirements<sup>2</sup> adopted by the Organization in relation to the long-range identification and tracking of ships shall prejudice the rights, jurisdiction or obligations of States under international law, in particular, the legal regimes of the high seas, the exclusive economic zone, the contiguous zone, the territorial seas or the straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

2.1 Subject to the provisions of paragraphs 4.1 and 4.2, this regulation shall apply to the following types of ships engaged on international voyages:

- .1 passenger ships, including high-speed passenger craft;
- .2 cargo ships, including high-speed craft, of 300 gross tonnage<sup>3</sup> and upwards; and
- .3 mobile offshore drilling units.

---

<sup>1</sup> The amendments to regulation 2 take into account the amendments to the regulation which were adopted on 20 May 2004, under cover of resolution MSC.153(78), and which will enter into force on 1 July 2006.

<sup>2</sup> Refer to the Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.210(81).

<sup>3</sup> The gross tonnage to be used for determining whether a cargo ship or high-speed craft is required to comply with the provisions of this regulation shall be that determined under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 irrespective of the date on which the ship or high-speed craft has been or is being constructed.

2.2 The term “ship”, when used in paragraphs 3 to 11.2, includes the passenger and cargo ships, the high-speed craft and the mobile offshore drilling units which are subject to the provisions of this regulation.

3 This regulation establishes provisions to enable Contracting Governments to undertake the long-range identification and tracking of ships.

4.1 Ships shall be fitted with a system to automatically transmit the information specified in paragraph 5 as follows:

- .1 ships constructed on or after 31 December 2008;
- .2 ships constructed before 31 December 2008 and certified for operations:
  - .1 in sea areas A1 and A2, as defined in regulations IV/2.1.12 and IV/2.1.13; or
  - .2 in sea areas A1, A2 and A3, as defined in regulations IV/2.1.12, IV/2.1.13 and IV/2.1.14;

not later than the first survey of the radio installation after 31 December 2008;

- .3 ships constructed before 31 December 2008 and certified for operations in sea areas A1, A2, A3 and A4, as defined in regulations IV/2.1.12, IV/2.1.13, IV/2.1.14 and IV/2.1.15, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2009. However, these ships shall comply with the provisions of subparagraph .2 above whilst they operate within sea areas A1, A2 and A3.

4.2 Ships, irrespective of the date of construction, fitted with an automatic identification system (AIS), as defined in regulation 19.2.4, and operated exclusively within sea area A1, as defined in regulation IV/2.1.12, shall not be required to comply with the provisions of this regulation.

5 Subject to the provisions of paragraph 4.1, ships shall automatically transmit the following long-range identification and tracking information:

- .1 the identity of the ship;
- .2 the position of the ship (latitude and longitude); and
- .3 the date and time of the position provided.

6 Systems and equipment used to meet the requirements of this regulation shall conform to performance standards and functional requirements<sup>4</sup> not inferior to those adopted by the Organization. Any shipboard equipment shall be of a type approved by the Administration.

---

<sup>4</sup> Refer to the Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.210(81).

7 Systems and equipment used to meet the requirements of this regulation shall be capable of being switched off on board or be capable of ceasing the distribution of long-range identification and tracking information:

- .1 where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information; or
- .2 in exceptional circumstances and for the shortest duration possible where the operation is considered by the master to compromise the safety or security of the ship. In such a case, the master shall inform the Administration without undue delay and make an entry in the record of navigational activities and incidents maintained in accordance with regulation 28 setting out the reasons for the decision and indicating the period during which the system or equipment was switched off.

8.1 Subject to the provisions of paragraphs 8.2 to 11.2, Contracting Governments shall be able to receive long-range identification and tracking information about ships, for security and other purposes as agreed by the Organization, as follows:

- .1 the Administration shall be entitled to receive such information about ships entitled to fly its flag irrespective of where such ships may be located;
- .2 a Contracting Government shall be entitled to receive such information about ships which have indicated their intention to enter a port facility, as defined in regulation XI-2/1.1.9, or a place under the jurisdiction of that Contracting Government, irrespective of where such ships may be located provided they are not located within the waters landward of the baselines, established in accordance with international law, of another Contracting Government; and
- .3 a Contracting Government shall be entitled to receive such information about ships entitled to fly the flag of other Contracting Governments, not intending to enter a port facility or a place under the jurisdiction of that Contracting Government, navigating within a distance not exceeding 1,000 nautical miles of its coast provided such ships are not located within the waters landward of the baselines, established in accordance with international law, of another Contracting Government; and
- .4 a Contracting Government shall not be entitled to receive, pursuant to subparagraph .3, such information about a ship located within the territorial sea of the Contracting Government whose flag the ship is entitled to fly.

8.2 Contracting Governments shall specify and communicate to the Organization relevant details, taking into account the performance standards and functional requirements adopted by the Organization<sup>5</sup>, to enable long-range identification and

---

<sup>5</sup> Refer to the Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.210(81).

tracking information to be made available pursuant to the provisions of paragraph 8.1. The Contracting Government concerned may, at any time thereafter, amend or withdraw such communication. The Organization shall inform all Contracting Governments upon receipt of such communication together with the particulars thereof.

9.1 Notwithstanding the provisions of paragraph 8.1.3, the Administration shall be entitled, in order to meet security or other concerns, at any time, to decide that long-range identification and tracking information about ships entitled to fly its flag shall not be provided pursuant to the provisions of paragraph 8.1.3 to Contracting Governments. The Administration concerned may, at any time thereafter, amend, suspend or annul such decisions.

9.2 The Administration concerned shall communicate, pursuant to paragraph 9.1, such decisions to the Organization. The Organization shall inform all Contracting Governments upon receipt of such communication together with the particulars thereof.

9.3 The rights, duties and obligations, under international law, of the ships whose Administration invoked the provisions of paragraph 9.1 shall not be prejudiced as a result of such decisions.

10 Contracting Governments shall, at all times:

- .1 recognize the importance of long-range identification and tracking information;
- .2 recognize and respect the commercial confidentiality and sensitivity of any long-range identification and tracking information they may receive;
- .3 protect the information they may receive from unauthorized access or disclosure; and
- .4 use the information they may receive in a manner consistent with international law.

11.1 Contracting Governments shall bear all costs associated with any long-range identification and tracking information they request and receive. Notwithstanding the provisions of paragraph 11.2, Contracting Governments shall not impose any charges on ships in relation to the long-range identification and tracking information they may seek to receive.

11.2 Unless the national legislation of the Administration provides otherwise, ships entitled to fly its flag shall not incur any charges for transmitting long-range identification and tracking information in compliance with the provisions of this regulation.

12 Notwithstanding the provisions of paragraph 8.1, the search and rescue services of Contracting Governments shall be entitled to receive, free of any charges, long-range identification and tracking information in relation to the search and rescue of persons in distress at sea.

13 Contracting Governments may report to the Organization any case where they consider that provisions of this regulation or of any other related requirements established by the Organization have not been or are not being observed or adhered to.

14 The Maritime Safety Committee shall determine the criteria, procedures and arrangements for the establishment, review and audit of the provision of long-range identification and tracking information to Contracting Governments pursuant to the provisions of this regulation.”

\*\*\*

**ANNEX 3**

**RESOLUTION MSC.203(81)  
(adopted on 18 May 2006)**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON  
STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR  
SEAFARERS, 1978, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article XII of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning the procedures for amending the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article XII(1)(a)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article XII(1)(a)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article XII(1)(a)(vii)(2) of the Convention, that the amendments to the Convention shall be deemed to have been accepted on 1 July 2007, unless, prior to that date more than one third of Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Parties to note that, in accordance with article XII(1)(a)(viii) of the Convention, that the amendments to the Convention, shall enter into force on 1 January 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article XII(1)(a)(v) to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF  
TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978,  
AS AMENDED**

**CHAPTER I  
GENERAL PROVISIONS**

**Regulation I/1 – Definitions and clarifications**

1 The full stop “.” at the end of paragraph 1 subparagraph .25 is replaced by a semicolon “;”.

2 In paragraph 1, the following new subparagraphs .26 and .27 are inserted after the existing subparagraph .25:

“.26 *ISPS Code* means the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code adopted on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as may be amended by the Organization;

.27 *Ship security officer* means the person on board the ship, accountable to the master, designated by the Company as responsible for the security of the ship including implementation and maintenance of the ship security plan and liaison with the Company security officer and port facility security officers.”

**CHAPTER VI  
EMERGENCY, OCCUPATIONAL SAFETY, MEDICAL CARE AND  
SURVIVAL FUNCTIONS**

3 The existing title of chapter VI is replaced by the following:

**“Emergency, occupational safety, security, medical care and survival functions”**

4 The following new regulation VI/5 is inserted after the existing regulation VI/4:

**“Regulation VI/5  
Mandatory minimum requirements for the issue of certificates of proficiency for  
ship security officers**

1 Every candidate for a certificate of proficiency as ship security officer shall:

- .1 have approved seagoing service of not less than 12 months or appropriate seagoing service and knowledge of ship operations; and
- .2 meet the standard of competence for certification of proficiency as ship security officer, set out in section A-VI/5, paragraphs 1 to 4 of the STCW Code.

2 Administrations shall ensure that every person found qualified under the provisions of this regulation is issued with a certificate of proficiency.

3 Every Party shall compare the standards of competence which it required of ship security officers who hold or can document qualifications before the entry into force of this regulation with those specified for the certificate of proficiency in section A-VI/5 of the STCW Code, and shall determine the need for requiring these personnel to update their qualifications.

4 Until 1 July 2009, a Party may continue to recognize personnel who hold or can document qualifications as ship security officers before the entry into force of this regulation.”

\*\*\*



## ANNEX 4

**RESOLUTION MSC.204(81)  
(adopted on 18 May 2006)****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO  
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as “the Convention”) and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as “the 1988 SOLAS Protocol”) concerning the procedure for amending the Convention and the 1988 SOLAS Protocol,

RECALLING FURTHER article VI(b) of the 1988 SOLAS Protocol which stipulates, *inter alia*, that amendments to the Annex to the Protocol shall be adopted and brought into force in accordance with the procedure applicable to the adoption and entry into force of amendments to chapter I of the Annex to the Convention, as specified in subparagraphs (iv), (vi)(1) and (vii)(1) of paragraph (b) of article VIII of the Convention,

NOTING that, in accordance with article VIII(b)(vi)(1) of the Convention, an amendment to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties to the Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI(b) of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI(b) of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI(b) of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and its Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol, for consideration and acceptance, and also to transmit copies to all Members of the Organization;
3. URGES all Parties to the 1988 SOLAS Protocol to accept the amendments at the earliest possible date.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

ANNEX

**MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL  
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

**CHAPTER I  
GENERAL PROVISIONS**

**PART B  
SURVEY AND CERTIFICATES**

**Regulation 10 - Surveys of structure, machinery and equipment of cargo ships**

The existing text of subparagraph (v) of paragraph (a) of the regulation is replaced by the following:

- “(v) a minimum of two inspections of the outside of the ship’s bottom during the five-year period of validity of the Cargo Ship Safety Construction Certificate or the Cargo Ship Safety Certificate, except where regulation 14(e) or 14(f) is applicable. Where regulation 14(e) or 14(f) is applicable, this five-year period may be extended to coincide with the extended period of validity of the certificate. In all cases the interval between any two such inspections shall not exceed 36 months;”.

\*\*\*

**ANNEX 5****RESOLUTION MSC.205(81)  
(adopted on 18 May 2006)****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME  
DANGEROUS GOODS (IMDG) CODE**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution MSC.122(75) by which it adopted the International Maritime Dangerous Goods Code (hereinafter referred to as “the IMDG Code”), which has become mandatory under chapter VII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as “the Convention”),

NOTING ALSO article VIII(b) and regulation VII/1.1 of the Convention concerning the amendment procedure for amending the IMDG Code,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the IMDG Code, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the IMDG Code, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2007, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. AGREES that Contracting Governments to the Convention may apply the aforementioned amendments in whole or in part on a voluntary basis as from 1 January 2007;
5. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
6. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS  
(IMDG) CODE (RESOLUTION MSC.122(75))**

**PART 1**

**Chapter 1.1**

- 1.1.3.2.3      Insert the following new first sentence “Doses to persons shall be below the relevant dose limits”.
- At the end of the second sentence, replace: “and doses to persons shall be below the relevant dose limits”, with “within the restriction that the doses to individuals be subject to dose constraints.”.
- 1.1.3.2.4      Replace “the radiation hazards involved and” with “radiation protection including”.
- Replace “to ensure restriction of their exposure and that” with “to restrict their occupational exposure and the exposure”.
- 1.1.3.2.5      In the French version, replace “dose effective” with “dose efficace”.
- Delete indent .1 and renumber .2 and .3 as .1 and .2.
- 1.1.3.4.1      Insert “of radioactive material” after “which consignments”.
- Delete “applicable to radioactive material” at the end.
- 1.1.3.4.2      Delete “international”, in the last sentence.

## Chapter 1.2

1.2.1 In the definition of “Elevated temperature substance”, amend “61°C” to read “60°C”.  
In the definition of “Remanufactured IBCs”, amend “6.5.4.1.1” to read “6.5.6.1.1”.

1.2.3 Add the following abbreviations in alphabetical order:

***“ASTM American Society for Testing and Materials (ASTM International, 100 Barr Harbor Drive, P.O. Box C700, West Conshohocken, PA, 19428-2959, United States of America);”***

***“CGA Compressed Gas Association (CGA, 4221 Walney Road, 5th Floor, Chantilly VA 20151-2923, United States of America);”***

***“EN (standard) means a European standard published by the European Committee for Standardization (CEN) (CEN – 36 rue de Stassart, B-1050 Brussels, Belgium);”***

***“IAEA International Atomic Energy Agency (IAEA, P.O. Box 100 – A -1400 Vienna, Austria);”***

***“ICAO International Civil Aviation Organization (ICAO, 999 University Street, Montreal, Quebec H3C 5H7, Canada);”***

***“IMO International Maritime Organization (IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom);”***

***“ISO (standard) an international standard published by the International Organization for Standardization (ISO - 1, rue de Varembe, CH-1204 Geneva 20, Switzerland);”***

***“UNECE United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, Palais des Nations, 8-14 avenue de la Paix, CH-1211 Geneva 10, Switzerland);”***

and delete the current abbreviations and text against IAEA, IMO, ISO and UN ECE and provide addresses of other organizations.

## Chapter 1.4

1.4.3.1 For class 6.2, insert “(UN Nos. 2814 and 2900)” after “Category A”.  
For class 7, replace “type B or type C” with “Type B(U) or Type B(M) or Type C”.  
Delete the last paragraph.

1.4.3.5 Add a new paragraph after 1.4.3.4 to read as follows:

“1.4.3.5 For radioactive material, the provisions of this chapter are deemed to be complied with when the provisions of the Convention on Physical Protection of Nuclear Material and of IAEA INFCIRC/225 (Rev.4) are applied”.

## PART 2

### Chapter 2.1

2.0.2.4 Amend “2.5.3.3.2” to read “2.5.3.3”.

2.1.3.5 Insert the following new paragraphs:

**“2.1.3.5 *Assignment of fireworks to hazard divisions***

2.1.3.5.1 Fireworks shall normally be assigned to hazard divisions 1.1, 1.2, 1.3, and 1.4 on the basis of test data derived from Test Series 6 of the United Nations *Manual of Test and Criteria*. However, since the range of such articles is very extensive and the availability of test facilities may be limited, assignment to hazard divisions may also be made in accordance with the procedure in 2.1.3.5.2.

2.1.3.5.2 Assignment of fireworks to UN Nos.0333, 0334, 0335 or 0336 may be made on the basis of analogy, without the need for Test Series 6 testing, in accordance with the default fireworks classification table in 2.1.3.5.5. Such assignment shall be made with the agreement of the competent authority. Items not specified in the table shall be classified on the basis of test data derived from Test Series 6 of the United Nations *Manual of Test and Criteria*.

**NOTE:** *The addition of other types of fireworks to column 1 of the table in 2.1.3.5.5 shall only be made on the basis of full test data submitted to the UN Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods for consideration.*

2.1.3.5.3 Where fireworks of more than one hazard division are packed in the same package they shall be classified on the basis of the highest hazard division unless test data derived from Test Series 6 of the United Nations Manual of Test and Criteria indicate otherwise.

2.1.3.5.4 The classification shown in the table in 2.1.3.5.5 applies only for articles packed in fibreboard boxes (4G).

2.1.3.5.5 *Default fireworks classification table*<sup>\*</sup>

**NOTE 1:** *References to percentages in the table, unless otherwise stated, are to the mass of all pyrotechnic composition (e.g., rocket motors, lifting charge, bursting charge and effect charge).*

**NOTE 2:** *“Flash composition” in this table refers to pyrotechnic compositions containing an oxidizing substance, or black powder, and a metal powder fuel that are used to produce an aural report effect or used as a bursting charge in fireworks devices.*

---

\* This table contains a list of firework classifications that may be used in the absence of Test Series 6, of the United Nations Manual of Test and Criteria, data (see 2.1.3.5.2).

**NOTE 3:** *Dimensions in mm refers to:*

- *for spherical and peanut shells the diameter of the sphere of the shell;*
- *for cylinder shells the length of the shell;*
- *for a shell in mortar, Roman candle, shot tube firework or mine the inside diameter of the tube comprising or containing the firework;*
- *for a bag mine or cylinder mine, the inside diameter of the mortar intended to contain the mine.*

Type	Includes: / Synonym:	Definition	Specification	Classification
Shell, spherical or cylindrical	Spherical display shell: aerial shell, colour shell, dye shell, multi-break shell, multi-effect shell, nautical shell, parachute shell, smoke shell, star shell; report shell: maroon, salute, sound shell, thunderclap, aerial shell kit	Device with or without propellant charge, with delay fuse and bursting charge, pyrotechnic unit(s) or loose pyrotechnic composition and designed to be projected from a mortar	All report shells	1.1G
			Colour shell: $\geq 180$ mm	1.1G
			Colour shell: $< 180$ mm with $> 25\%$ flash composition, as loose powder and/ or report effects	1.1G
			Colour shell: $< 180$ mm with $\leq 25\%$ flash composition, as loose powder and/ or report effects	1.3G
			Colour shell: $\leq 50$ mm, or $\leq 60$ g pyrotechnic composition, with $\leq 2\%$ flash composition as loose powder and/ or report effects	1.4G
	Peanut shell	Device with two or more spherical aerial shells in a common wrapper propelled by the same propellant charge with separate external delay fuses	The most hazardous spherical aerial shell determines the classification	
	Preloaded mortar, shell in mortar	Assembly comprising a spherical or cylindrical shell inside a mortar from which the shell is designed to be projected	All report shells	1.1G
			Colour shell: $\geq 180$ mm	1.1G
			Colour shell: $> 50$ mm and $< 180$ mm	1.2G
			Colour shell: $\leq 50$ mm, or $< 60$ g pyrotechnic composition, with $\leq 25\%$ flash composition as loose powder and/ or report effects	1.3G

Type	Includes: / Synonym:	Definition	Specification	Classification
Shell, spherical or cylindrical ( <i>cont'd</i> )	Shell of shells (spherical)  (Reference to percentages for shell of shells are to the gross mass of the fireworks article)	Device without propellant charge, with delay fuse and bursting charge, containing report shells and inert materials and designed to be projected from a mortar	> 120 mm	1.1G
		Device without propellant charge, with delay fuse and bursting charge, containing report shells $\leq$ 25g flash composition per report unit, with $\leq$ 33% flash composition and $\geq$ 60% inert materials and designed to be projected from a mortar	$\leq$ 120 mm	1.3G
		Device without propellant charge, with delay fuse and bursting charge, containing colour shells and/or pyrotechnic units and designed to be projected from a mortar	> 300 mm	1.1G
		Device without propellant charge, with delay fuse and bursting charge, containing colour shells $\leq$ 70mm and/or pyrotechnic units, with $\leq$ 25% flash composition and $\leq$ 60% pyrotechnic composition and designed to be projected from a mortar	> 200 mm and $\leq$ 300 mm	1.3G
		Device with propellant charge, with delay fuse and bursting charge, containing colour shells $\leq$ 70 mm and/or pyrotechnic units, with $\leq$ 25% flash composition and $\leq$ 60% pyrotechnic composition and designed to be projected from a mortar	$\leq$ 200 mm	1.3G
Battery/ combination	Barrage, bombardos, cakes, finale box, flowerbed, hybrid, multiple tubes, shell cakes, banger batteries, flash banger batteries	Assembly including several elements either containing the same type or several types each corresponding to one of the types of fireworks listed in this table, with one or two points of ignition	The most hazardous firework type determines the classification	

Type	Includes: / Synonym:	Definition	Specification	Classification
Roman candle	Exhibition candle, candle, bombettes	Tube containing a series of pyrotechnic units consisting of alternate pyrotechnic composition, propellant charge, and transmitting fuse	$\geq 50$ mm inner diameter, containing flash composition, or $< 50$ mm with $> 25\%$ flash composition	1.1G
			$\geq 50$ mm inner diameter, containing no flash composition	1.2G
			$< 50$ mm inner diameter and $\leq 25\%$ flash composition	1.3G
			$\leq 30$ mm inner diameter, each pyrotechnic unit $\leq 25$ g and $\leq 5\%$ flash composition	1.4G
Shot tube	Single shot Roman candle, small preloaded mortar	Tube containing a pyrotechnic unit consisting of pyrotechnic composition, propellant charge with or without transmitting fuse	$\leq 30$ mm inner diameter and pyrotechnic unit $> 25$ g, or $> 5\%$ and $\leq 25\%$ flash composition	1.3G
			$\leq 30$ mm inner diameter, pyrotechnic unit $\leq 25$ g and $\leq 5\%$ flash composition	1.4G
Rocket	Avalanche rocket, signal rocket, whistling rocket, bottle rocket, sky rocket, missile type rocket, table rocket	Tube containing pyrotechnic composition and/or pyrotechnic units, equipped with stick(s) or other means for stabilization of flight, and designed to be propelled into the air	Flash composition effects only	1.1G
			Flash composition $> 25\%$ of the pyrotechnic composition	1.1G
			$> 20$ g pyrotechnic composition and flash composition $\leq 25\%$	1.3G
			$\leq 20$ g pyrotechnic composition, black powder bursting charge and $\leq 0.13$ g flash composition per report and $\leq 1$ g in total	1.4G

Type	Includes: / Synonym:	Definition	Specification	Classification
Mine	Pot-au-feu, ground mine, bag mine, cylinder mine	<p>Tube containing propellant charge and pyrotechnic units and designed to be placed on the ground or to be fixed in the ground. The principal effect is ejection of all the pyrotechnic units in a single burst producing a widely dispersed visual and/or aural effect in the air or:</p> <p>Cloth or paper bag or cloth or paper cylinder containing propellant charge and pyrotechnic units, designed to be placed in a mortar and to function as a mine</p>	> 25% flash composition, as loose powder and/ or report effects	1.1G
			≥ 180 mm and ≤ 25% flash composition, as loose powder and/ or report effects	1.1G
			< 180 mm and ≤ 25% flash composition, as loose powder and/ or report effects	1.3G
			≤ 150 g pyrotechnic composition, containing ≤ 5% flash composition as loose powder and/ or report effects. Each pyrotechnic unit ≤ 25 g, each report effect < 2g ; each whistle, if any, ≤ 3 g	1.4G
Fountain	Volcanos, gerbs, showers, lances, Bengal fire, flitter sparkle, cylindrical fountains, cone fountains, illuminating torch	Non-metallic case containing pressed or consolidated pyrotechnic composition producing sparks and flame	≥ 1 kg pyrotechnic composition	1.3G
			< 1 kg pyrotechnic composition	1.4G
Sparkler	Handheld sparklers, non-handheld sparklers, wire sparklers	Rigid wire partially coated (along one end) with slow burning pyrotechnic composition with or without an ignition tip	Perchlorate based sparklers: > 5 g per item or > 10 items per pack	1.3G
			Perchlorate based sparklers: ≤ 5 g per item and ≤ 10 items per pack; Nitrate based sparklers: ≤ 30 g per item	1.4G
Bengal stick	Dipped stick	Non-metallic stick partially coated (along one end) with slow-burning pyrotechnic	Perchlorate based items: > 5 g per item or > 10 items per pack	1.3G

Type	Includes: / Synonym:	Definition	Specification	Classification
		composition and designed to be held in the hand	Perchlorate based items: $\leq 5$ g per item and $\leq 10$ items per pack; nitrate based items: $\leq 30$ g per item	1.4G
Low hazard fireworks and novelties	Table bombs, throwdowns, crackling granules, smokes, fog, snakes, glow worm, serpents, snaps, party poppers	Device designed to produce very limited visible and/ or audible effect which contains small amounts of pyrotechnic and/ or explosive composition	Throwdowns and snaps may contain up to 1.6 mg of silver fulminate; snaps and party poppers may contain up to 16 mg of potassium chlorate/ red phosphorous mixture; other articles may contain up to 5 g of pyrotechnic composition, but no flash composition	1.4G
Spinner	Aerial spinner, helicopter, chaser, ground spinner	Non-metallic tube or tubes containing gas- or spark-producing pyrotechnic composition, with or without noise producing composition, with or without aerofoils attached	Pyrotechnic composition per item $> 20$ g, containing $\leq 3\%$ flash composition as report effects, or whistle composition $\leq 5$ g	1.3G
			Pyrotechnic composition per item $\leq 20$ g, containing $\leq 3\%$ flash composition as report effects, or whistle composition $\leq 5$ g	1.4G
Wheels	Catherine wheels, Saxon	Assembly including drivers containing pyrotechnic composition and provided with a means of attaching it to a support so that it can rotate	$\geq 1$ kg total pyrotechnic composition, no report effect, each whistle (if any) $\leq 25$ g and $\leq 50$ g whistle composition per wheel	1.3G
			$< 1$ kg total pyrotechnic composition, no report effect, each whistle (if any) $\leq 5$ g and $\leq 10$ g whistle composition per wheel	1.4G

Type	Includes: / Synonym:	Definition	Specification	Classification
Aerial wheel	Flying Saxon, UFO's, rising crown	Tubes containing propellant charges and sparks- flame- and/ or noise producing pyrotechnic compositions, the tubes being fixed to a supporting ring	> 200 g total pyrotechnic composition or > 60 g pyrotechnic composition per driver, ≤ 3% flash composition as report effects, each whistle (if any) ≤ 25 g and ≤ 50 g whistle composition per wheel	1.3G
			≤ 200 g total pyrotechnic composition and ≤ 60 g pyrotechnic composition per driver, ≤ 3% flash composition as report effects, each whistle (if any) ≤ 5 g and ≤ 10 g whistle composition per wheel	1.4G
Selection pack	Display selection box, display selection pack, garden selection box, indoor selection box; assortment	A pack of more than one type each corresponding to one of the types of fireworks listed in this table	The most hazardous firework type determines the classification	
Firecracker	Celebration cracker, celebration roll, string cracker	Assembly of tubes (paper or cardboard) linked by a pyrotechnic fuse, each tube intended to produce an aural effect	Each tube ≤ 140 mg of flash composition or ≤ 1 g black powder	1.4G
Banger	Salute, flash banger, lady cracker	Non-metallic tube containing report composition intended to produce an aural effect	> 2 g flash composition per item	1.1G
			≤ 2 g flash composition per item and ≤ 10 g per inner packaging	1.3G
			≤ 1 g flash composition per item and ≤ 10 g per inner packaging or ≤ 10 g black powder per item	1.4G

## Chapter 2.2

2.2.2.2 Delete “are transported at a pressure not less than 280 kPa at 20°C, or as refrigerated liquids, and which”.

2.2.2.5 Add a new paragraph to read as follows:

“2.2.2.5 Gases of class 2.2, other than refrigerated liquefied gases, are not subject to the provisions of this Code if they are transported at an absolute pressure less than 280 kPa at 20°C.”.

## Chapter 2.3

2.3.1.2 Amend “61°C” to read “60°C”.

2.3.2.5 First indent; amend “61°C” to read “60°C”.

2.3.2.6 In the hazard grouping based on flammability table, amend “61” to read “60”.

## Chapter 2.4

2.4.2.3.1.1.2 Amend to read as follows:

“2 they are oxidizing substances according to the classification procedure for class 5.1 (see 2.5.2) except that mixtures of oxidizing substances which contain 5.0% or more of combustible organic substances shall be subjected to the classification procedure defined in Note 3;”.

Add a new NOTE 3 to read as follows:

“NOTE 3: *Mixtures of oxidizing substances meeting the criteria of class 5.1 which contain 5.0% or more of combustible organic substances, which do not meet the criteria, mentioned in .1, .3, .4 or .5 above, shall be subjected to the self-reactive substance classification procedure.*

*A mixture showing the properties of a self-reactive substance, type B to F, shall be classified as a self-reactive substance of class 4.1.*

*A mixture showing the properties of a self-reactive substance, type G, according to the principle of 2.4.2.3.3.2.7 shall be considered for classification as a substance of class 5.1 (see 2.5.2).”.*

2.4.2.3.2.3 Add the following new entry to the table:

UN generic entry	SELF-REACTIVE SUBSTANCE	Concentration (%)	Packing method	Control temperature (°C)	Emergency temperature (°C)	Remarks
3228	ACETONE-PYROGALLOL COPOLYMER 2-DIAZO-1-NAPHTHOL-5-SULPHONATE	100	OP8			

In remark (2) after the table, insert “(Model No.1, see 5.2.2.2.2)” after “risk label”.

2.4.2.3.3.2.2 Insert “(Model No.1, see 5.2.2.2.2)” after “risk label”.

2.4.2.3.3.3 Delete.

2.4.5 In the flowchart on classification of organometallic substances, amend “61°C” to read “60°C”.

## Chapter 2.5

2.5.3.2.4 Amend the following entries in the table as follows:

Number (generic entry)	ORGANIC PEROXIDE	Concentration (%)	Diluent type A (%)	Diluent Type B (%)	Inert solid (%)	Water (%)	Packing Method	Control temperature (°C)	Emergency temperature (°C)	Subsidiary risks and remarks
3101	2,5 DIMETHYL-2,5-DI-( <i>tert</i> -BUTYLPEROXY)-HEXYNE-3	> 86-100					OP5			(3)
3107	POLYETHER POLY- <i>tert</i> -BUTYLPEROXY CARBONATE	≤ 52		≥ 48			OP8			
3115	ISOPROPYL <i>sec</i> -BUTYL PEROXYDICARBONATE + DI- <i>sec</i> -BUTYL PEROXYDICARBONATE + DI-ISOPROPYL PEROXYDICARBONATE	≤ 32 + ≤ 15-18 + ≤ 12-15	≥ 38				OP7	-20	-10	

In Note (8) after the table, replace “< 10.7%” with “≤ to 10.7%”.

In Note (18) after the table, add at the end of the sentence “for concentrations below 80%”.

2.5.3.3.2.2 Insert “(Model No.1, see 5.2.2.2.2)” after “risk label”.

2.5.3.3.2.6 Amend “4.2.1.12” to read “4.2.1.13”.

2.5.3.3.3 Delete.

## Chapter 2.6

2.6.2.2.4.5 Amend “2.6.2.2.4.1” to read “2.6.2.2.4.3”.

2.6.2.2.4.1 Amend the table to read as follows:

Packing group	Oral toxicity LD <sub>50</sub> (mg/kg)	Dermal toxicity LD <sub>50</sub> (mg/kg)	Inhalation toxicity by dusts and mists LC <sub>50</sub> (mg/l)
I	≤ 5.0	≤ 50	≤ 0.2
II	> 5.0 and ≤ 50	> 50 and ≤ 200	> 0.2 and ≤ 2.0
III*	> 50 and ≤ 300	> 200 and ≤ 1000	> 2.0 and ≤ 4.0

2.6.2.2.4.7.1 In the explanation of “*f<sub>i</sub>*”, replace “liquid” with “mixture”.

2.6.2.2.4.7.2 Insert “comprising the mixture” after “component substance” and before “using the formula”.

2.6.3.1.3 Amend to read as follows:

“*Cultures* are the result of a process by which pathogens are intentionally propagated. This definition does not include human or animal patient specimens as defined in 2.6.3.1.4.”.

2.6.3.1.4 Add a new 2.6.3.1.4 to read as follows and renumber subsequent paragraphs accordingly:

“2.6.3.1.4 *Patient specimens* are human or animal materials, collected directly from humans or animals, including, but not limited to, excreta, secretions, blood and its components, tissue and tissue fluid swabs, and body parts being transported for purposes such as research, diagnosis, investigational activities, disease treatment and prevention.”.

2.6.3.2.1 Insert “, UN 3291” after “UN 2900”.

2.6.3.2.2.1 In the first sentence, replace “disease to humans or animals” with “disease in otherwise healthy humans or animals”.

In the Table with the indicative examples:

Under UN 2814:

- Replace “Hantaviruses causing hantavirus pulmonary syndrome” with “Hantavirus causing hemorrhagic fever with renal syndrome”.
- Add “(cultures only)” after “Rabies virus”, “Rift Valley fever virus” and “Venezuelan equine encephalitis virus”.

Under UN 2900:

- Delete “African horse sickness virus” and “Bluetongue virus”.
- Insert “Velogenic” before “Newcastle disease virus”.
- Add “(cultures only)” after each micro-organism in the list.

2.6.3.2.2.2 Delete “except that cultures, as defined in 2.6.3.1.3, shall be assigned to UN 2814 or UN 2900 as appropriate”.

In the Note amend the proper shipping name to read: “BIOLOGICAL SUBSTANCE, CATEGORY B”.

2.6.3.2.3 Renumber current 2.6.3.2.3 as 2.6.3.2.3.1 and add a new 2.6.3.2.3 to read as follows:

“2.6.3.2.3 *Exemptions*”.

Insert the following new subparagraphs:

“2.6.3.2.3.2 Substances containing micro-organisms which are non-pathogenic to humans or animals are not subject to the provisions of this Code unless they meet the criteria for inclusion in another class.

2.6.3.2.3.3 Substances in a form that any present pathogens have been neutralized or inactivated such that they no longer pose a health risk are not subject to the provisions of this Code unless they meet the criteria for inclusion in another class.

2.6.3.2.3.4 Environmental samples (including food and water samples) which are not considered to pose a significant risk of infection are not subject to the provisions of this Code unless they meet the criteria for inclusion in another class.”.

2.6.3.2.4 Current 2.6.3.2.4 becomes new 2.6.3.2.3.5. Amend the beginning of the paragraph to read as follows: “Dried blood spots, collected by applying a drop of blood onto absorbent material, or faecal occult blood screening tests and blood or blood components...”.

Current 2.6.3.2.5 Delete.

2.6.3.2.3.6 Add a new paragraph to read as follows:

“2.6.3.2.3.6 Human or animal specimens for which there is minimal likelihood that pathogens are present are not subject to the provisions of this Code if the specimen is transported in a packaging which will prevent any leakage and which is marked with the words “Exempt human specimen” or “Exempt animal specimen”, as appropriate. The packaging should meet the following conditions:

- (a) The packaging should consist of three components:
  - (i) a leak-proof primary receptacle(s);
  - (ii) a leak-proof secondary packaging; and
  - (iii) an outer packaging of adequate strength for its capacity, mass and intended use, and with at least one surface having minimum dimensions of 100 mm x 100 mm;
- (b) For liquids, absorbent material in sufficient quantity to absorb the entire contents should be placed between the primary receptacle(s) and the secondary packaging so that, during transport, any release or leak of a liquid substance will not reach the outer packaging and will not compromise the integrity of the cushioning material;
- (c) When multiple fragile primary receptacles are placed in a single secondary packaging, they should be either individually wrapped or separated to prevent contact between them.

***NOTE:** An element of professional judgment is required to determine if a substance is exempt under this paragraph. That judgment should be based on the known medical history, symptoms and individual circumstances of the source, human or animal, and endemic local conditions. Examples of specimens which may be transported under this paragraph include the blood or urine tests to monitor cholesterol levels, blood glucose levels, hormone levels, or prostate specific antibodies (PSA); those required to monitor organ function such as heart, liver or kidney function for humans or animals with non-infectious diseases, or therapeutic drug monitoring; those conducted for insurance or employment purposes and are intended to determine the presence of drugs or alcohol; pregnancy test; biopsies to detect cancer; and antibody detection in humans or animals.”*

2.6.3.5.1 Delete “or containing Category B infectious substances in cultures” in the first sentence and “, other than in cultures,” in the last sentence.

2.6.3.6 Add the following new title:

**“2.6.3.6 *Infected animals*”**

2.6.3.6.1 Current 2.6.3.2.6 becomes new 2.6.3.6.1. In new 2.6.3.6.1 add the following new first sentence: “Unless an infectious substance cannot be consigned by any other means, live animals shall not be used to consign such a substance.”.

2.6.3.6.2 Add a new 2.6.3.6.2 to read as follows:

“2.6.3.6.2 Animal carcasses affected by pathogens of category A or which would be assigned to Category A in cultures only, shall be assigned to UN 2814 or UN 2900 as appropriate.

Other animal carcasses affected by pathogens included in Category B shall be transported in accordance with provisions determined by the competent authority.”.

## Chapter 2.7

2.7.1.2 (e) Replace “the values specified in 2.7.7.2.” with “the values specified in 2.7.7.2.1 (b), or calculated in accordance with 2.7.7.2.2 to 2.7.7.2.6.”.

2.7.1.2 (f) Replace “defined” with “set out in the definition for ‘contamination’ ”.

2.7.2 In the definition of “*Multilateral approval*”, amend the first sentence to read as follows:

*Multilateral approval* means approval by the relevant competent authority of the country of origin of the design or shipment, as applicable and also, where the consignment is to be transported through or into any other country, approval by the competent authority of that country.”.

In the definition of “*Freight container in the case of radioactive material transport*”, amend the end of the first sentence and the beginning of the current second sentence to read as follows: “...transport without intermediate reloading which is of a permanent enclosed character, ...”.

In the definition of “*Specific activity of a radionuclide*”, delete: “or volume”.

In the definition of “Natural Uranium” (under “Uranium-natural, depleted, enriched”) replace “chemically separated uranium” with “uranium (which may be chemically separated)”.

2.7.3.2 (a)(ii) Amend to read: “Natural uranium, depleted uranium, natural thorium or their compounds or mixtures, providing they are unirradiated and in solid or liquid form;”.

2.7.4.6 (a) Amend to read:

“(a) The tests prescribed in 2.7.4.5 (a) and 2.7.4.5 (b) provided the mass of the special form radioactive material

(i) is less than 200 g and they are alternatively subjected to the class 4 impact test prescribed in ISO 2919:1990 “Radiation protection - Sealed radioactive sources - General requirements and classification”;  
or

(ii) is less than 500 g and they are alternatively subjected to the class 5 impact test prescribed in ISO 2919:1990: “Sealed Radioactive Sources – Classification”; and”.

2.7.7.1.7 Amend the beginning of the first sentence to read: “Unless excepted by 6.4.11.2, packages containing ...”.

2.7.7.1.8 Amend to read as follows:

“Packages containing uranium hexafluoride shall not contain:

- (a) a mass of uranium hexafluoride different from that authorized for the package design;
- (b) a mass of uranium hexafluoride greater than a value that would lead to an ullage smaller than 5% at the maximum temperature of the package as specified for the plant systems where the package shall be used; or
- (c) uranium hexafluoride other than in solid form or at an internal pressure above atmospheric pressure when presented for transport.”.

2.7.7.2.1 In the table, amend the value in the last column for Te-121m to read “ $1 \times 10^6$ ” instead of “ $1 \times 10^5$ ”.

Amend (a) and (b) after the table as follows:

- “(a)  $A_1$  and/or  $A_2$  values for these parent radionuclides include contributions from daughter radionuclides with half-lives less than 10 days, as listed in the following:

Mg-28	Al-28
Ar-42	K-42
Ca-47	Sc-47
Ti-44	Sc-44
Fe-52	Mn-52m
Fe-60	Co-60m
Zn-69m	Zn-69
Ge-68	Ga-68
Rb-83	Kr-83m
Sr-82	Rb-82
Sr-90	Y-90
Sr-91	Y-91m
Sr-92	Y-92
Y-87	Sr-87m
Zr-95	Nb-95m
Zr-97	Nb-97m, Nb-97
Mo-99	Tc-99m
Tc-95m	Tc-95
Tc-96m	Tc-96
Ru-103	Rh-103m
Ru-106	Rh-106
Pd-103	Rh-103m
Ag-108m	Ag-108
Ag-110m	Ag-110
Cd-115	In-115m
In-114m	In-114
Sn-113	In-113m

Sn-121m	Sn-121
Sn-126	Sb-126m
Te-118	Sb-118
Te-127m	Te-127
Te-129m	Te-129
Te-131m	Te-131
Te-132	I-132
I-135	Xe-135m
Xe-122	I-122
Cs-137	Ba-137m
Ba-131	Cs-131
Ba-140	La-140
Ce-144	Pr-144m, Pr-144
Pm-148m	Pm-148
Gd-146	Eu-146
Dy-166	Ho-166
Hf-172	Lu-172
W-178	Ta-178
W-188	Re-188
Re-189	Os-189m
Os-194	Ir-194
Ir-189	Os-189m
Pt-188	Ir-188
Hg-194	Au-194
Hg-195m	Hg-195
Pb-210	Bi-210
Pb-212	Bi-212, Tl-208, Po-212
Bi-210m	Tl-206
Bi-212	Tl-208, Po-212
At-211	Po-211
Rn-222	Po-218, Pb-214, At-218, Bi-214, Po-214
Ra-223	Rn-219, Po-215, Pb-211, Bi-211, Po-211, Tl-207
Ra-224	Rn-220, Po-216, Pb-212, Bi-212, Tl-208, Po-212
Ra-225	Ac-225, Fr-221, At-217, Bi-213, Tl-209, Po-213, Pb-209
Ra-226	Rn-222, Po-218, Pb-214, At-218, Bi-214, Po-214
Ra-228	Ac-228
Ac-225	Fr-221, At-217, Bi-213, Tl-209, Po-213, Pb-209
Ac-227	Fr-223
Th-228	Ra-224, Rn-220, Po-216, Pb-212, Bi-212, Tl-208, Po-212
Th-234	Pa-234m, Pa-234
Pa-230	Ac-226, Th-226, Fr-222, Ra-222, Rn-218, Po-214
U-230	Th-226, Ra-222, Rn-218, Po-214
U-235	Th-231
Pu-241	U-237
Pu-244	U-240, Np-240m
Am-242m	Am-242, Np-238
Am-243	Np-239
Cm-247	Pu-243
Bk-249	Am-245
Cf-253	Cm-249”

(b) Insert “Ag-108m      Ag-108” after: “Ru-106      Rh-106”.

Delete: “Ce-134, La-134”; “Rn-220, Po-216”; “Th-226, Ra-222, Rn-218, Po-214”; and “U-240, Np-240m”.

2.7.7.2.2 In the first sentence, delete “competent authority approval, or for international transport,” and amend the beginning of the second sentence to read as follows: “It is permissible to use an  $A_2$  value calculated using a dose coefficient for the appropriate lung absorption type as recommended by the International Commission on Radiological Protection, if the chemical forms of each radionuclide under both normal ...”.

In the table:

- Amend the second entry in the first column to read: “Alpha emitting nuclides but no neutron emitters are known to be present”.
- Amend the third entry in the first column to read: “Neutron emitting nuclides are known to be present or no relevant data are available”.

2.7.8.4 Add at the end: “except under the provisions of 2.7.8.5”.

(d) and (e)

2.7.8.5 Add a new 2.7.8.5 to read:

“2.7.8.5 In case of international transport of packages requiring competent authority design or shipment approval, for which different approval types apply in the different countries concerned by the shipment, assignment to the category as required in 2.7.8.4 shall be in accordance with the certificate of the country of origin of design.”.

2.7.9.3 (b) In the first sentence, insert “manufactured” after “or” and before “article”.

## **Chapter 2.8**

2.8.2.2 Amend the beginning of the last sentence to read as follows: “Liquids, and solids which may become liquid during transport, which are judged not to cause...”  
*(remainder of the sentence unchanged).*

2.8.2.5.3.2 In the second sentence, amend “SAE 1015” to read “SAE 1020”.

## PART 3

### Chapter 3.1

3.1.2.6.1 Insert “or equal to” after “less than” and before “50°C”.

3.1.4.4 In the acids’ list, amend the proper shipping names of UN 1779, UN 1848, UN 2626 and UN 2823 to read: “Formic acid with more than 85% acid by mass”, “Propionic acid with not less than 10% and 90% by mass”, “Chloric acid, aqueous solution with not more than 10% chloric acid” and “Crotonic acid, solid” respectively.

In the acids’ list, delete the entry for 2253.

In the acids’ list, add the following entries in proper order:

“2353 Butyryl chloride

3412 Formic acid with not less than 10% but not more than 85% acid by mass

3412 Formic acid with not less than 5% but not more than 10% acid by mass

3463 Propionic acid with not less than 90% acid by mass

3472 Crotonic acid, liquid”

In the liquid halogenated hydrocarbons’ list, amend the proper shipping name of UN 1303 to read “Vinylidene chloride, stabilized”.

In the alkalis’ list, amend the proper shipping names of UN 1835, UN 2030, UN 2270, UN 2733, UN 2734 to read “Tetramethylammonium hydroxide solution”, “Hydrazine, aqueous solution with more than 37% hydrazine, by mass”, “Ethylamine, aqueous solution with not less than 50% but not more than 70% ethylamine”, “Amines, flammable, corrosive, n.o.s. or polyamines, flammable, corrosive, n.o.s.” and “Amines, liquid, corrosive, flammable, n.o.s. or polyamines, liquid, corrosive, flammable, n.o.s.” respectively.

### Chapter 3.2

3.2.1 In the explanations for column (7), insert “or article” after “inner packaging” in the first sentence.

In the explanations for column (13), add the following text at the end: “The gases authorized for transport in MEGCs are indicated in the column “MEGC” in Tables 1 and 2 of packing instruction P200 in 4.1.4.1.”.

### **Dangerous Goods List**

- UN 0153 Amend “P112 (a), (b) or (c)” to read “P112 (b) or (c)” in column 8.
- UN 0224 Amend the name in column (2) to read “BARIUM AZIDE, dry or wetted with less than 50% water, by mass”.
- UN 1014 Delete this entry.
- UN 1015 Delete this entry.
- UN 1040 Insert “TP 90” in column (14) and “TP91” in column (12).
- UN 1143 Amend the name in column (2) to read as follows: “CROTONALDEHYDE or CROTONALDEHYDE, STABILIZED” and add “324” in column (6).
- UN 1170 Insert “330” in column (6) and delete “PP2” from column (9).
- UN 1198 Replace “61°C” with “60°C” in the second sentence in column (17).
- UN 1263 Add “TP27”, “TP28” and “TP29” in column (14) for packing groups I, II and III, respectively.
- UN 1268 Delete “TP9” in column (14) for packing groups II and III.
- UN 1272 Replace “61°C” with “60°C” in the second sentence in column (17).
- UN 1295 Insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 1366 Delete this entry.
- UN 1370 Delete this entry.
- UN 1386 In column (8), delete “BP” for PG III.
- UN 1386 In column (8), delete “BP” for PG III.
- UN 1391 Replace “282” with “329” in column (6).
- UN 1463 Add “6.1” before “8” in column (4). Add “Segregation as for class 5.1 but “Separated from” classes 4.1 and 7” in column (16).
- UN 1569 Replace “T3” and “TP33” with “T10” and “TP2, TP13” in columns (13) and (14) respectively.
- UN 1649 Replace “162” with “329” in column (6) and insert “If flammable: F-E, S-D” in column (15).
- UN 1689 Add “B1” in column (11).

- UN 1733 Replace “1 L” with “1 kg” in column (7) and “P001” with “P002” in column (8).
- UN 1733 Replace “IBC02” with “IBC08” in column (10) and add “B2, B4” in column (11), “T3” in column (13) and “TP33” in column (14). In column (17) delete the first sentence.
- UN 1740 Amend the name in column (2) to read: “HYDROGENDIFLUORIDES, SOLID, N.O.S.”
- UN 1745 Add “TP2 , TP12 and TP13” in column (14).
- UN 1746 Add “TP2 , TP12 and TP13” in column (14).
- UN 1779 Amend the name in column (2), to read as follows: “FORMIC ACID with more than 85% acid by mass” and add “3” in column (4). In column (15) replace “F-A, S-B” with “F-E, S-C”. In column (17), first sentence, insert “flammable” between “colourless” and “liquid”. In column (17), add at the end “Pure FORMIC ACID: flashpoint 42°C c.c.”
- UN 1818 Insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 1848 Amend the name in column (2) to read as follows: “PROPIONIC ACID with not less than 10% and less than 90% acid by mass”. Delete “938” in column (6).
- UN 1849 Replace “T4” with “-” in column (12).
- UN 1942 Amend the first two sentences in column (16) to read: “Category C. Category A only if the special stowage provisions of 7.1.11.5 are complied with.”
- UN 1950 Add “See SP63” in column (3), “327” and “959” in column (6), “LP02” in column (8) and “PP87” and “L2” in column (9). Insert the following text in column (16):
- “For WASTE AEROSOLS: Category C. Clear of living quarters and away from sources of heat. Segregation as for the appropriate sub-division of class 2.”. In the paragraph for AEROSOLS with a capacity above 1l in column (16), replace “division” with “sub-division”.
- UN 1956 Insert “292” in column (6).
- UN 1979 Delete this entry.
- UN 1980 Delete this entry.
- UN 1981 Delete this entry.
- UN 1987 Insert “330” in column (6).
- UN 1993 Insert “330” in column (6).
- UN 2005 Delete this entry.

- UN 2014 Insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 2015 Replace “T10” with “T9” in column (13) and replace “T9” with “-” in column (12).
- UN 2030 Replace “298” with “329” in column (6) for packing group I. In column (13), replace “T20” with “T10” for packing group I and “T15” with “T7” for packing group II, and in column (14), replace “TP2” with “TP1” for packing group III. Insert “If flammable: F-E, S-C” in column (15) for packing group I.
- UN 2067 Amend the first two sentences in column (16) to read “Category C. Category A only if the special stowage provisions of 7.1.11.5 are complied with.”
- UN 2189 Insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 2211 Amend the text in column (16) to read “Category E. Shaded from radiant heat and protected from sparks and open flame. When stowed under deck, mechanical ventilation shall be in accordance with SOLAS regulation II-2/19 (II-2/54) for flammable liquids with flashpoint below 23°C (c.c). Segregation as for class 3 but “Separated from” class 1 except division 1.4S.”
- UN 2258 Amend the proper shipping name to read “1, 2-PROPYLENEDIAMINE” in column (2).
- UN 2290 Replace “nitric” by “nitrous” in column (17).
- UN 2308 Replace “B11” with “B20” in column (11).
- UN 2346 Replace “P” with “-” in column (4).
- UN 2445 Delete this entry.
- UN 2477 Replace “61°C” with “60°C” in the second sentence in column (17).
- UN 2600 Delete this entry.
- UN 2616 Replace “61°C” with “60°C” in the second sentence in column (17) for packing group II.
- UN 2662 Delete this entry.
- UN 2683 Replace “61°C” with “60°C” in the fourth sentence in column (16).
- UN 2687 Replace “P” with “-” in column (4).
- UN 2758 Add “61” in column (6).
- UN 2760 Add “61” in column (6).
- UN 2762 Add “61” in column (6).
- UN 2764 Add “61” in column (6).
- UN 2772 Add “61” in column (6).

- UN 2776 Add “61” in column (6).
- UN 2778 Add “61” in column (6).
- UN 2779 Replace “See above” with “Category A. Clear of living quarters” in column (16) for packing groups II and III.
- UN 2780 Add “61” in column (6).
- UN 2782 Add “61” in column (6).
- UN 2784 Add “61” in column (6).
- UN 2787 Add “61” in column (6).
- UN 2789 Replace “61°C” with “60°C” in the third sentence in column (17).
- UN 2802 Amend the third sentence in column (17) to read “Corrosive to steel.”.
- UN 2814 Insert “BK2 only for animal carcasses” in column (13). Delete “See also 5.5.1” in column (17).
- UN 2823 Amend the name in column (2) to read: “CROTONIC ACID, SOLID”.
- UN 2870 In columns (13) and (14) of the entry ALUMINIUM BOROHYDRIDE, insert “T21” and “TP7, TP33” respectively.
- UN 2870 In columns (13) and (14) of the entry for ALUMINIUM BOROHYDRIDE IN DEVICES delete “T21” and “TP7, TP33” respectively.
- UN 2880 For packing group II: insert “322” in column (6);  
For packing group III: replace “316” with “223”, “313” and “314”;
- UN 2900 Insert “only for animal carcasses” after “BK2” in column (13).
- UN 2903 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.
- UN 2912 Add “325” in column (6).
- UN 2915 Add “325” in column (6).
- UN 2927 Replace “TP 11” with “T11” in column (13) for packing group II.
- UN 2949 Insert “T7” and “TP2” in columns (12) and (13) respectively.
- UN 2984 Insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 2991 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.
- UN 2993 Amend the proper shipping name to read “ARSENICAL PESTICIDE, LIQUID, TOXIC, FLAMMABLE flashpoint not less than 23°C” in column (2) for all packing groups. Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3005 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3009 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3011 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3013 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3015 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3017 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3019 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3021 Add “61” in column (6).

UN 3024 Add “61” in column (6).

UN 3025 Replace “61°C” with “60°C” in the first sentence in column (17) for packing group I.

UN 3051 Delete this entry.

UN 3052 Delete this entry.

UN 3053 Delete this entry.

UN 3065 Amend the end of the first paragraph in column (17) to read:

“...may be transported in wooden barrels with a capacity of more than 250 litres and not more than 500 litres meeting the general requirements of 4.1.1, as appropriate, on the following conditions:...”.

Replace the word “casks” wherever it appears with “wooden barrels” in column (17).

UN 3066 Add “TP28” and “TP29” in column (14) for packing groups II and III, respectively.

UN 3076 Delete this entry.

UN 3100 Insert “●” in column (4) for packing group I.

UN 3100 Insert a new entry for packing group II to read “3100” “OXIDIZING SOLID, SELF-HEATING, N.O.S”, “5.1”, “4.2, “●”, “II”, “76, 274”, “None”, “P099”, “-”, “-”, “-”, “-”, “-”, “-”, “F-A, S-Q”, “-”, “-” in columns (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13), (14), (15), (16) and (17) respectively.

UN 3101 Add “323” in column (6).

UN 3102 Add “323” in column (6).

UN 3103 Add “323” in column (6).

UN 3104 Add “323” in column (6).

- UN 3105 Add “323” in column (6) and insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 3106 Add “323” in column (6).
- UN 3107 Add “323” in column (6) and insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 3108 Add “323” in column (6).
- UN 3109 Add “323” in column (6) and insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 3110 Add “323” in column (6).
- UN 3111 Add “323” in column (6).
- UN 3112 Replace “●” with “-” in column (4) and add “323” in column (6).
- UN 3113 Add “323” in column (6).
- UN 3114 Add “323” in column (6).
- UN 3115 Add “323” in column (6).
- UN 3116 Add “323” in column (6).
- UN 3117 Add “323” in column (6).
- UN 3118 Add “323” in column (6).
- UN 3119 Add “323” in column (6).
- UN 3120 Add “323” in column (6).
- UN 3127 Insert “●” in column (4) for packing groups II and III.
- UN 3130 Add “If under deck, in a mechanically ventilated space.” in column (16) for packing group II.
- UN 3131 Replace “P402” with “P403” in column (8) for packing group I.
- UN 3133 Insert “●” in column (4) for packing groups II and III.
- UN 3137 Insert “●” in column (4).
- UN 3149 Insert “See 7.2.1.13.1.2” in column (16).
- UN 3245 Amend the proper shipping name in column (2) to read as follows: “GENETICALLY MODIFIED MICROORGANISMS or GENETICALLY MODIFIED ORGANISMS”.
- UN 3254 Replace “TP33” with “TP 2” in column (14).
- UN 3256 Replace “61°C” with “60°C” in the proper shipping name in column (2).
- UN 3259 Replace “T3” with “T1” in column (13) for packing group III.

- UN 3291 Insert “BK2” in column (13).
- UN 3314 Amend the text in column (16) to read “Category E. Shaded from radiant heat and protected from sparks and open flame. When stowed under deck, mechanical ventilation shall be in accordance with SOLAS regulation II-2/19 (II-2/54) for flammable liquids with flashpoint below 23°C (c.c). Segregation as for class 3 but “Separated from” class 1 except division 1.4S.”.
- UN 3321 Add “325” in column (6).
- UN 3322 Add “325” in column (6).
- UN 3324 Add “326” in column (6).
- UN 3325 Add “326” in column (6).
- UN 3327 Add "326" in column (6).
- UN 3346 Add “61” in column (6).
- UN 3350 Add “61” in column (6).
- UN 3359 In column (17), amend the first sentence to read: “A FUMIGATED UNIT is a closed cargo transport unit containing goods or materials that either are or have been fumigated within the unit.”.
- UN 3359 In column (17), amend the last sentence to read: “A closed cargo transport unit that has been fumigated is not subject to the provisions of this Code if it has been completely ventilated either by opening the doors of the unit or by mechanical ventilation after fumigation and if the date of ventilation is marked on the fumigation warning sign (see also special provision 910).”.
- UN 3360 Replace “620” with “360” in the last sentence in column (17).
- UN 3373 Amend the proper shipping name in column (2) to read: “BIOLOGICAL SUBSTANCE, CATEGORY B” and add “T1” and “TP1” in columns (13) and (14), respectively. In column (17) amend existing text to read “Substances which are known or are reasonably expected to contain pathogens, transported in a form that when exposure to it occurs, are not capable of causing permanent disability, life-threatening or fatal disease to humans or animals. Human or animal specimens for which there is minimal likelihood that pathogens are present, are not subject to the provisions of this Code (see 2.6.3.2.3.6). Other exemptions are stated in 2.6.3.2.3.”.
- UN 3375 Amend the existing text in column (17) to read: “Non sensitized emulsions, suspensions and gels consisting primarily of a mixture of ammonium nitrate and fuel, intended to produce a Type E blasting explosive only after further processing prior to use. Substances shall satisfactorily pass Test Series 8 of the United Nations Manual of Tests and Criteria, Part I, Section 18 and be approved by the competent authority.”.
- UN 3378 Delete “B13” in column (11) for packing group III.

UN 3424 Delete “, especially lead” after “heavy metals” in second sentence in column (16) for packing group III.

UN 3433 Delete this entry.

UN 3435 Delete this entry.

UN 3457 Add “Segregation as for class 5.1 but “Away from” classes 4.1, 5.1 and 7.” in column (16).

UN 3461 Delete this entry.

Add the following new entries in the DGL and the Index as appropriate:

UN No.	Name and description	Class or division	Subsidiary risk(s)	Packing group	Special provisions	Limited quantities	Packing		IBC		Portable tanks and bulk containers			EmS	Stowage and segregation	Properties and observations	UN No.
							Instruc-tions	Provi-sions	Instruc-tion	Provi-sions	IMO	UN	Provi-sions				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
3412	FORMIC ACID with not less than 10% but not more than 85% acid by mass	8		II		1 L	P001		IBC02			T7	TP2	F-A, S-B	Category A. Clear of living quarters.	Colourless liquid with a pungent odour. Corrosive to most metals. Causes burns to skin, eyes and mucous membranes.	3412
	FORMIC ACID with not less than 5% but less than 10% acid by mass	8		III		5 L	P001 LP01		IBC03			T4	TP1	F-A, S-B	Category A. Clear of living quarters.	See entry above.	3412
3463	PROPIONIC ACID with not less than 90% acid by mass	8	3	II		1 L	P001		IBC02			T7	TP2	F-E, S-C	Category A.	Colourless flammable liquid with a pungent odour. Miscible with water. Corrosive to lead and most other metals. Burns skin. Vapours irritate mucous membranes. Pure PROPIONIC ACID: flashpoint 50°C c.c.	3463

UN No.	Name and description	Class or division	Subsidiary risk(s)	Packing group	Special provisions	Limited quantities	Packing		IBC		Portable tanks and bulk containers			EmS	Stowage and segregation	Properties and observations	UN No.
							Instruc-tions	Provi-sions	Instruc-tion	Provi-sions	IMO	UN	Provi-sions				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
3469	PAINT, FLAMMABLE, CORROSIVE (including paint, lacquer, enamel, stain, shellac, varnish, polish, liquid filler and liquid lacquer base) or PAINT RELATED MATERIAL, FLAMMABLE, CORROSIVE (including paint thinning or reducing compound)	3	8 •	I	163	NONE	P001					T11	TP2 TP27	F-E, S-C	Category E. Clear of living quarters.	Miscibility with water depends upon the composition. Corrosive contents cause burns to skin, eyes and mucous membranes.	3469
		3	8 •	II	163 944	1 L	P001		IBC02			T7	TP2 TP8 TP28	F-E, S-C	Category B. Clear of living quarters.	See entry above.	3469
		3	8 •	III	163 223 944	5 L	P001		IBC03			T4	TP1 TP29	F-E, S-C	Category A. Clear of living quarters.	See entry above.	3469

UN No.	Name and description	Class or division	Subsidiary risk(s)	Packing group	Special provisions	Limited quantities	Packing		IBC		Portable tanks and bulk containers			EmS	Stowage and segregation	Properties and observations	UN No.
							Instructions	Provisions	Instruction	Provisions	IMO	UN	Provisions				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
3470	PAINT, CORROSIVE, FLAMMABLE (including paint, lacquer, enamel, stain, shellac, varnish, polish, liquid filler and liquid lacquer base) or PAINT RELATED MATERIAL CORROSIVE, FLAMMABLE (including paint thinning or reducing compound)	8	3 •	II	163 944	1 L	P001		IBC02			T7	TP2 TP8 TP28	F-E, S-C	Category B. Clear of living quarters.	Miscibility with water depends upon the composition. Corrosive contents cause burns to skin, eyes and mucous membranes.	3470
3471	HYDROGEN DIFLUORIDE SOLUTION, N.O.S.	8	6.1 •	II	944	1 L	P001		IBC02			T7	TP2	F-A, S-B	Category A. Shade from radiant heat. Clear of living quarters. "Separated from" acids.	When involved in a fire or in contact with acids, evolves hydrogen fluoride, an extremely irritating and corrosive gas. Corrosive to glass, other siliceous materials and most metals. Toxic if swallowed, by skin contact or by inhalation. Causes burns to skin, eyes and mucous membranes.	3471

UN No.	Name and description	Class or division	Subsidiary risk(s)	Packing group	Special provisions	Limited quantities	Packing		IBC		Portable tanks and bulk containers			EmS	Stowage and segregation	Properties and observations	UN No.
							Instructions	Provisions	Instruction	Provisions	IMO	UN	Provisions				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
		8	6.1 •	III	223 944	5 L	P001		IBC03			T4	TP1	F-A, S-B	Category A. Shade from radiant heat. Clear of living quarters. "Separated from" acids.	See entry above.	3471
3472	CROTONIC ACID, LIQUID	8		III		5 L	P001 LP01		IBC03			T4	TP1	F-A, S-B	Category A. Keep as cool as reasonably practicable.	Causes burns to skin, eyes and mucous membranes.	3472
3473	FUEL CELL CARTRIDGES containing flammable liquids	3			328	1 L	P003	PP88						F-E, S-D	Category A.	Fuel cell cartridges containing flammable liquids including methanol or methanol/water solutions.	3473

### Chapter 3.3

3.3.1 **SP133** Insert “(Model No.1, see 5.2.2.2.2)” after “risk label”.

**SP162** Delete.

**SP181** Insert “(Model No.1, see 5.2.2.2.2)” after “risk label”.

**SP204** Insert “(Model No.8, see 5.2.2.2.2)” after “risk label”.

**SP215** In the last sentence, amend “azocarbonamide” to read “azodicarbonamide”.

**SP216** In the last sentence, insert “and articles” before “containing” and amend the end to read: “... free liquid in the packet or article.”.

**SP247** Amend the end of the first paragraph to read:

“...may be transported in wooden barrels with a capacity of more than 250 litres and not more than 500 litres meeting the general requirements of 4.1.1, as appropriate, on the following conditions:...”.

In subparagraph .5, add at the end “or regulation II-2/54 of SOLAS 74, as amended by the resolutions indicated in II-2/1.2.1, as applicable”.

Replace the word “casks” wherever it appears with “wooden barrels” in the special provision.

**SP251** In the first sentence, add “for example” before “for medical,” add “or repair” before “purposes”. Replace “or” between “analytical” and “testing” with “,”.

**SP282** Delete.

**SP289** Amend as follows:

Replace “vehicles” and “vehicle” with “conveyances” and “conveyance”, respectively.

**SP292** Amend to read as follows:

“Mixtures containing not more than 23.5% oxygen by volume may be transported under this entry when no other oxidizing gases are present. A class 5.1 subsidiary risk label is not required for any concentrations within this limit.”.

**SP293** Amend to read:

“The following definitions apply to matches:

- (a) Fusee matches are matches the heads of which are prepared with a friction-sensitive igniter composition and a pyrotechnic composition which burns with little or no flame, but with intense heat;

- (b) Safety matches are combined with or attached to the box, book or card that can be ignited by friction only on a prepared surface;
- (c) Strike anywhere matches are matches that can be ignited by friction on a solid surface;
- (d) Wax Vesta matches are matches that can be ignited by friction either on a prepared surface or on a solid surface.”.

**SP297** In the first paragraph, amend “5.4.2.1.9” to read “5.4.2.1.8”.

**SP298** Delete.

**SP299** In paragraph (iii), replace “620” with “360”.

**SP303** Amend to read as follows:

“Receptacles shall be assigned to the class and, if any, subsidiary hazard of the gas or mixture of gases contained therein determined in accordance with the provisions of chapter 2.2.”.

**SP309** Amend to read as follows:

“This entry applies to non sensitized emulsions, suspensions and gels consisting primarily of a mixture of ammonium nitrate and fuel, intended to produce a Type E blasting explosive only after further processing prior to use.

The mixture for emulsions typically has the following composition: 60-85% ammonium nitrate, 5-30% water, 2-8% fuel, 0.5-4% emulsifier agent, 0-10% soluble flame suppressants, and trace additives. Other inorganic nitrate salts may replace part of the ammonium nitrate.

The mixture for suspensions and gels typically has the following composition: 60-85% ammonium nitrate, 0-5% sodium or potassium perchlorate, 0-17% hexamine nitrate or monomethylamine nitrate, 5-30% water, 2-15% fuel, 0.5-4% thickening agent, 0-10% soluble flame suppressants, and trace additives. Other inorganic nitrate salts may replace part of the ammonium nitrate.

Substances shall satisfactorily pass Test Series 8 of the United Nations Manual of Tests and Criteria, Part I, Section 18 and be approved by the competent authority.”.

**SP313** Insert “(Model No.8, see 5.2.2.2.2)” after “risk label”.

**SP316** Delete “or hydrated”.

**SP319** Delete the first sentence.

**SP320** Delete.

Add the following new special provisions:

- “306** This entry may only be used for substances that do not exhibit explosive properties of class 1 when tested in accordance to Test Series 1 and 2 of class 1 (see *United Nations Manual of Tests and Criteria*, Part 1)”.
- 322** When transported in non-friable tablet form, these goods are assigned to packing group III.
- 323** The label conforming to the model No.5.2(a) as in 5.2.2.2.2 may be used until 1 January 2011.
- 324** This substance needs to be stabilized when in concentrations of not more than 99%.
- 325** In the case of non-fissile or fissile excepted uranium hexafluoride, the material shall be classified under UN 2978.
- 326** In the case of fissile uranium hexafluoride, the material shall be classified under UN 2977.
- 327** Waste aerosols consigned in accordance with 5.4.1.4.3.3 may be transported under this entry for the purposes of reprocessing or disposal. They need not be protected against inadvertent discharge provided that measures to prevent dangerous build up of pressure and dangerous atmospheres are addressed. Waste aerosols, other than those leaking or severely deformed, shall be packed in accordance with packing instruction P003 and special provision PP87, or packing instruction LP02 and special packing provision L2. Leaking or severely deformed aerosols shall be transported in salvage packagings provided appropriate measures are taken to ensure there is no dangerous build up of pressure. Waste aerosols shall not be transported in closed freight containers.
- 328** This entry applies to fuel cell cartridges containing flammable liquids including methanol or methanol/water solutions. Fuel cell cartridge means a container that stores fuel for discharge into fuel cell powered equipment through a valve(s) that controls the discharge of fuel into such equipment and is free of electric charge generating components. The cartridge shall be designed and constructed to prevent the fuel from leaking during normal conditions of transport.
- This entry applies to fuel cell cartridge design types shown without their packaging to pass an internal pressure test at a pressure of 100 kPa (gauge).
- 329** Where substances have a flashpoint of 60°C or less, the package(s) shall bear a “FLAMMABLE LIQUID” subsidiary risk label (Model No.3, see 5.2.2.2.2) in addition to the hazard label(s) required by this Code.
- 330** Alcohols containing petroleum products (e.g. gasoline) up to 5% shall be transported under the entry UN 1987 ALCOHOLS, N.O.S.

- 909** In the penultimate paragraph of SP 909, delete the words “other than the marine environment” and amend “environments” to read “the environment”.
- 910** Amend the first sentence to read:  
  
“A FUMIGATED UNIT is a closed cargo transport unit containing goods or materials that either are or have been fumigated within the unit.”.
- 910** Amend paragraph 6 to read:  
  
“A closed cargo transport unit that has been fumigated is not subject to the provisions of this Code if it has been completely ventilated either by opening the doors of the unit or by mechanical ventilation after fumigation and if the date of ventilation is marked on the fumigation warning sign. When the fumigated goods or materials have been unloaded, the fumigation warning sign(s) shall be removed (see also 7.4.3).”
- 938** Delete.
- 959** Add new SP959 to read:  
  
“959 Waste aerosols authorized for transport under special provision 327 shall only be transported on short international voyages. Long international voyages are authorized only with the approval of the competent authority. Packagings shall be marked and labelled and cargo transport units shall be marked and placarded for appropriate sub-division of class 2 and, if applicable, the subsidiary risk(s).”.

### **Chapter 3.4**

- 3.4.1 Insert a new sentence before the last sentence to read as follows:  
“The provisions of chapter 1.4 do not apply to the transport of dangerous goods packed in limited quantities.”.
- Amend the beginning of the last sentence to read:  
“All other provisions ....”.
- 3.4.2.1 In the first sentence amend “packaged” to read “packed”.
- 3.4.2.1 Insert a new second sentence to read: “However, the use of inner packagings is not necessary for the transport of articles such as aerosols or “receptacles, small, containing gas”.”
- Amend 3.4.4.1 to read:
- “3.4.4.1 Different dangerous substances in limited quantities may be packed in the same outer packaging, provided:
- .1 the substances comply with the provisions of 7.2.1.11; and

- .2 the segregation provisions of chapter 7.2, including the provisions in column (16) of the Dangerous Goods List, are taken into account. However, notwithstanding the individual provisions specified in the Dangerous Goods List, substances in packing group III within the same class may be packed together subject to compliance with 3.4.4.1.1 of the IMDG Code. The following statement shall be included in the transport document: “Transport in accordance with 3.4.4.1.2 of the IMDG Code” (see 5.4.1.5.2.2).”.
- 3.4.5.2 Amend the first sentence to read “Cargo transport units containing dangerous goods in only limited quantities need not be placarded nor marked according to 5.3.2.0 and 5.3.2.1.
- 3.4.6.2 Delete.
- 3.4.7 Add “\*” after “UN Number” and insert the following footnote “The diamond mark is not required.”.

## PART 4

### Chapter 4.1

Renumber all references to renumbered paragraphs of chapters 6.1, 6.5 and 6.6, as appropriate.

- 4.1.1 In the Note, insert “only” after “6.2 and 7” and replace “P621” with “P620, P621, P650”.
- 4.1.1.5 Insert the following new second sentence:  
  
“Inner packagings containing liquids shall be packaged with their closures upward and placed within outer packagings consistent with the orientation markings prescribed in 5.2.1.7 of this Code.”.
- 4.1.1.5.1 Insert a new paragraph 4.1.1.5.1 with the same text as in existing 6.1.5.1.6 with the insertion of the words “or a large packaging” after “combination packaging” and the words “or large packaging” after “outer packaging” in the first sentence. Renumber the current 4.1.1.5.1 and 4.1.1.5.2 as 4.1.1.5.2 and 4.1.1.5.3 respectively.
- 4.1.1.7.2 Replace “shall” with “should” at the end of the paragraph.
- 4.1.1.8 Amend to read as follows:  
  
“4.1.1.8 Where pressure may develop in a package by the emission of gas from the contents (as a result of temperature increase or other causes), the packaging or IBC may be fitted with a vent provided that the gas emitted will not cause danger on account of its toxicity, its flammability, the quantity released, etc.  
  
A venting device shall be fitted if dangerous overpressure may develop due to normal decomposition of substances. The vent shall be so designed that, when the packaging or IBC is in the attitude in which it is intended to be transported, leakages of liquid and the penetration of foreign substances are prevented under normal conditions of transport.  
  
4.1.1.8.1 Liquids may only be filled into inner packagings which have an appropriate resistance to internal pressure that may be developed under normal conditions of transport.”.
- 4.1.1.12 In the first sentence, replace “, including IBCs,” with “as specified in chapter 6.1” and delete “, or 6.5.4.7 for the various types of IBCs”.
- Delete .3.
- In the last paragraph, delete “, or IBC,” in the first sentence and “or IBC” in the second sentence.
- 4.1.1.17.5 Replace “6.1.5.8” with “6.1.5.7”.

4.1.1.17.6 Add a new paragraph to read as follows:

“4.1.1.17.6 Appropriate measures shall be taken to ensure there is no dangerous build up of pressure.”.

4.1.2.1 Replace “61°C” with “60°C”.

4.1.2.2 Replace the first sentence with the following paragraph:

“Every metal, rigid plastics and composite IBC, shall be inspected and tested, as relevant, in accordance with 6.5.1.6.4 or 6.5.1.6.5:

- (a) before it is put into service;
- (b) thereafter at intervals not exceeding two and a half and five years, as appropriate;
- (c) after the repair or remanufacture, before it is re-used for transport.”

Amend the second sentence to read “An IBC shall not be filled and offered for transport after the date of expiry of the last periodic test or inspection.”.

4.1.3.6 Amend to read as follows:

“4.1.3.6 Pressure receptacles for liquids and solids

4.1.3.6.1 Unless otherwise indicated in this Code, pressure receptacles conforming to:

- a) the applicable requirements of chapter 6.2; or
- b) the National or International standards on the design, construction, testing, manufacturing and inspection, as applied by the country in which the pressure receptacles are manufactured, provided that the provisions of 4.1.3.6 and 6.2.3.3 are met,

are authorized for the transport of any liquid or solid substance other than explosives, thermally unstable substances, organic peroxides, self-reactive substances, substances where significant pressure may develop by evolution of chemical reaction and radioactive material (unless permitted in 4.1.9).

This sub-section is not applicable to the substances mentioned in 4.1.4.1, packing instruction P200, table 3.

4.1.3.6.2 Every design type of pressure receptacle shall be approved by the competent authority of the country of manufacture or as indicated in chapter 6.2.

4.1.3.6.3 Unless otherwise indicated, pressure receptacles having a minimum test pressure of 0.6 MPa shall be used.

4.1.3.6.4 Unless otherwise indicated, pressure receptacles may be provided with an emergency pressure relief device designed to avoid bursting in case of overflow or fire accidents.

Pressure receptacle valves shall be designed and constructed in such a way that they are inherently able to withstand damage without release of the contents or shall be protected from damage which could cause inadvertent release of the contents of the pressure receptacle, by one of the methods as given in 4.1.6.1.8 (.1) to (.5).

4.1.3.6.5 The level of filling shall not exceed 95% of the capacity of the pressure receptacle at 50°C. Sufficient ullage (outage) shall be left to ensure that the pressure receptacle will not be liquid full at a temperature of 55°C.

4.1.3.6.6 Unless otherwise indicated pressure receptacles shall be subjected to a periodic inspection and test every 5 years. The periodic inspection shall include an external examination, an internal examination or alternative method as approved by the competent authority, a pressure test or equivalent effective non-destructive testing with the agreement of the competent authority including an inspection of all accessories (e.g., tightness of valves, emergency relief valves of fusible elements). Pressure receptacles shall not be filled after they become due for periodic inspection and test but may be transported after the expiry of the time limit. Pressure receptacle repairs shall meet the requirements of 4.1.6.1.11.

4.1.3.6.7 Prior to filling, the filler shall perform an inspection of the pressure receptacle and ensure that the pressure receptacle is authorized for the substances to be transported and that the provisions of this Code have been met. Shut-off valves shall be closed after filling and remain closed during transport. The consignor shall verify that the closures and equipment are not leaking.

4.1.3.6.8 Refillable pressure receptacles shall not be filled with a substance different from that previously contained unless the necessary operations for change of service have been performed.

4.1.3.6.9 Marking of pressure receptacles for liquids and solids according to 4.1.3.6 (not conforming to the requirements of chapter 6.2) shall be in accordance with the requirements of the competent authority of the country of manufacturing.”.

4.1.4.1 **P001** Insert a new row after “Composite packagings” to read as follows:

“Pressure receptacles may be used provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met.”.

Add “or” at the end of special packing provision PP1(a).

Amend special packing provision PP2, to read as follows:

“**PP2** For UN 3065, wooden barrels with a maximum capacity of 250 litres and which do not meet the provisions of chapter 6.1 may be used.”.

**P002** Insert a new row after “Composite packagings” to read as follows:

“Pressure receptacles may be used provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met.”.

In special packing provision **PP37**, amend the second sentence to read as follows:

“All bags of any type shall be transported in closed cargo transport units or be placed in closed rigid overpacks.”.

**P003** Add the following new special packing provisions PP87 and PP88:

“**PP87** For UN 1950 waste aerosols transported in accordance with special provision 327, the packagings shall have a means of retaining any free liquid that might escape during transport, e.g. absorbent material. The packaging shall be adequately ventilated to prevent the creation of flammable atmosphere and the build-up of pressure.

**PP88** For UN 3473 when fuel cell cartridges are packed with equipment, they shall be packed in inner packagings or placed in the outer packaging with cushioning material so that the cartridges are protected against damage that may be caused by the movement or placement of the equipment and the cartridges within the outer packaging.”.

**P112(b)** Delete “and UN 0223” in special packing provision PP47.

**P200** In paragraph (3)(b), in the sentence preceding the first equation, replace “gases for which data are not provided in the table” with “gases and gas mixtures for which relevant data are not available”.

In paragraph (3)(c), in the sentence before the equation, replace “gases for which filling data are not provided in the table” with “gases and gas mixtures for which relevant data are not available”.

In paragraph (4), amend special provisions “k”, “l”, “n” and “z” as follows:

Special provision “k”: Replace lines 4 to 8 with the following text:

“Bundles containing UN 1045 Fluorine, compressed, may be constructed with isolation valves on assemblies (groups) of cylinders not exceeding 150 litres total water capacity instead of isolation valves on every cylinder.

Cylinders and individual cylinders in a bundle shall have a test pressure greater than or equal to 200 bar and a minimum wall thickness of 3.5 mm for aluminium alloy or 2 mm for steel. Individual cylinders not complying with this requirement shall be transported in a rigid outer packaging that will adequately protect the cylinder and its fittings and meeting the packing group I performance level. Pressure drums shall have a minimum wall thickness as specified by the competent authority.”.

Special provision “l”: In the last sentence, replace “total quantity” with “maximum net mass”.

Special provision “n”: Amend to read as follows:

“Individual cylinders and assemblies of cylinders within a bundle shall contain not more than 5 kg of UN 1045 Fluorine compressed. Bundles containing UN 1045 Fluorine, compressed, may be divided in assemblies (groups) of cylinders not exceeding 150 litres total water capacity.”.

Special provision “p”: Amend “porous mass” to read “porous material”.

Special provision “z”: Amend the third paragraph to read as follows:

“Toxic substances with an LC<sub>50</sub> less than or equal to 200 ml/m<sup>3</sup> shall not be transported in tubes, pressure drums or MEGCs and shall meet the requirements of special packing provision “k”. However, UN 1975 Nitric oxide and dinitrogen tetroxide mixture may be transported in pressure drums.”.

In Tables 1 and 2, delete the entries for the following UN Nos.: 1014, 1015, 1979, 1980, 1981 and 2600.

In Table 1, in the heading of column 13 and in the footnote, replace “Working pressure” with “Maximum working pressure”.

In Table 2:

- For UN Nos. 2192 and 2199, add “q” (twice for UN No. 2199) in the column under the heading “Special packing provisions”.
- For UN 2451, delete “300” and “0.75” in the columns for “Test pressure” and “Filling ratio”, respectively.

In Table 3: add a cross in the column “Pressure drums” for UN Nos. 1745, 1746 and 2495.

**P400 (1)** Amend to read as follows:

“Pressure receptacles may be used provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met. They shall be made of steel and shall be subjected to an initial test and periodic tests every 10 years at a pressure of not less than 1MPa (10 bar, gauge pressure). During carriage, the liquid shall be under a layer of inert gas with a gauge pressure of not less than 20 kPa (0.2 bar).”.

**P401 (1) and P402 (1)** Amend to read as follows:

“Pressure receptacles may be used provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met. They shall be made of steel and subjected to an initial test and periodic tests every 10 years at a pressure of not less than 0.6MPa (6 bar, gauge pressure). During carriage, the liquid shall be under a layer of inert gas with a gauge pressure of not less than 20 kPa (0.2 bar).”.

**P403, P404 and P410** Insert a new row after “Composite packagings” to read as follows:

“Pressure receptacles may be used provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met.”.

**P404** In the second row, delete UN numbers “2005, 3052, 3203, 3392, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399 and 3400”.

Delete UN numbers “2005, 3052 and 3203” in special packing provision PP31.

**P520** Under “Additional provisions” in “4”, insert “(Model No.1, see 5.2.2.2.2)” after “risk label”.

**P601 and P602** Amend paragraph (1) to read as follows:

“(1) Combination packagings with a maximum gross mass of 15 kg, consisting of:

- one or more glass inner packaging(s) with a maximum quantity of 1 litre each and filled to not more than 90% of their capacity; the closure(s) of which shall be physically held in place by any means capable of preventing back-off or loosening by impact or vibration during transport, individually placed in;
- metal receptacles together with cushioning and absorbent material sufficient to absorb the entire contents of the glass inner packaging(s), further packed in;
- 1A2, 1B2, 1N2, 1H2, 1D, 1G, 4A, 4B, 4C1, 4C2, 4D, 4F, 4G or 4H2 outer packagings.”.

Amend paragraph (4) to read as follows:

“(4) Pressure receptacles may be used provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met. They shall be subjected to an initial test and periodic tests every 10 years at a pressure of not less than 1MPa (10 bar) (gauge pressure). Pressure receptacles may not be equipped with any pressure relief device. Each pressure receptacle containing a toxic by inhalation liquid with an LC<sub>50</sub> less than or equal to 200 ml/m<sup>3</sup> (ppm) shall be closed with a plug or valve conforming to the following:

- (a) Each plug or valve shall have a taper-threaded connection directly to the pressure receptacle and be capable of withstanding the test pressure of the pressure receptacle without damage or leakage;
- (b) Each valve shall be of the packless type with non-perforated diaphragm, except that, for corrosive materials, a valve may be of the packed type with an assembly made gas-tight by means of a seal cap with gasket joint attached to the valve body or the pressure receptacle to prevent loss of material through or past the packing;

- (c) Each valve outlet shall be sealed by a threaded cap or threaded solid plug and inert gasket material;
- (d) The materials of construction for the pressure receptacle, valves, plugs, outlet caps, luting and gaskets shall be compatible with each other and with the lading.

Each pressure receptacle with a wall thickness at any point of less than 2.0 mm and each pressure receptacle that does not have fitted valve protection shall be transported in an outer packaging. Pressure receptacles shall not be manifolded or interconnected.”.

**P650** Amend paragraph (2) to read as follows:

“(2) The packaging shall consist of at least three components:

- (a) a primary receptacle;
- (b) a secondary packaging; and
- (c) a outer packaging;

of which either the secondary or the outer packaging shall be rigid.”

In paragraph (4):

Amend the second sentence to read as follows: “The mark shall be in the form of a square set at an angle of 45° (diamond-shaped) with each side having a length of at least 50 mm, the width of the line shall be at least 2 mm and the letters and numbers shall be at least 6 mm high.”.

Add the following new third sentence: “The proper shipping name “BIOLOGICAL SUBSTANCE, CATEGORY B” in letters at least 6 mm high shall be marked on the outer package adjacent to the diamond-shaped mark.”.

Insert a new paragraph (5) to read as follows and renumber subsequent paragraphs accordingly:

“(5) At least one surface of the outer packaging shall have a minimum dimension of 100 mm × 100 mm.”.

Amend current paragraph (5) (renumbered (6)) to read as follows:

“(6) The completed package shall be capable of successfully passing the drop test in 6.3.2.5 as specified in 6.3.2.2 to 6.3.2.4 of this Code at a height of 1.2 m. Following the appropriate drop sequence, there shall be no leakage from the primary receptacle(s) which shall remain protected by absorbent material, when required, in the secondary packaging.”.

In (7) (renumbered (8)), add a new subparagraph (d) to read as follows:

“(d) If there is any doubt as to whether or not residual liquid may be present in the primary receptacle during transport then a packaging suitable for liquids, including absorbent materials, shall be used.”

In the last sentence of paragraph (8)(a) (renumbered (9)(a)), insert “the package (the outer packaging or the overpack)” after “packagings and” and before “shall be marked”.

Insert a new paragraph (10) to read as follows and renumber subsequent paragraphs accordingly:

“(10) When packages are placed in an overpack, the package markings required by this packing instruction shall either be clearly visible or be reproduced on the outside of the overpack.”

Add a new paragraph (13) to read as follows:

“(13) Other dangerous goods shall not be packed in the same packaging as class 6.2 infectious substances unless they are necessary for maintaining the viability, stabilizing or preventing degradation or neutralizing the hazards of the infectious substances. A quantity of 30 ml or less of dangerous goods included in Classes 3, 8 or 9 may be packed in each primary receptacle containing infectious substances. When these small quantities of dangerous goods are packed with infectious substances in accordance with this packing instruction no other provisions of the Code need be met.”

**P800** Amend paragraph (1) to read as follows:

“(1) Pressure receptacles may be used provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met.”

**P802** In paragraph (4), delete “Austenitic”.

Amend paragraph (5) to read as follows:

“(5) Pressure receptacles may be used provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met.”

**P906** In the second row, amend “3452” to read “3432”.

4.1.4.2 **IBC02** Add “,2984” after “2014” in special packing provision B5.

4.1.4.3 **LP02** Add a new special packing provision “L2” to read as follows:

“**L2** For UN 1950 aerosols, the large packaging shall meet the packing group III performance level. Large packagings for waste aerosols transported in accordance with special provision 327 shall have in addition

a means of retaining any free liquid that might escape during transport e.g., absorbent material.”.

- 4.1.6.1.2 Amend “porous mass” to read “porous material” (twice).
- 4.1.6.1.8 Delete “for unprotected valves as described in .4,” in the last paragraph.
- 4.1.9.1.3 Amend to read:  
“A package shall not contain any items other than those that are necessary for the use of the radioactive material. The interaction between these items and the package under the conditions of transport applicable to the design, shall not reduce the safety of the package.”.
- 4.1.9.2.2 Amend to read: “For LSA material and SCO which is or contains fissile material the applicable provisions of 6.4.11.1, 7.2.9.4 and 7.2.9.5 shall be met.”.

## Chapter 4.2

- 4.2.0 Amend the title to read:  
“**4.2.0 Transitional provisions**”
- 4.2.0 Number the existing text (including the Notes) under 4.2.0 as 4.2.0.1.
- 4.2.0.2 Add a new 4.2.0.2 to read as follows:  
“4.2.0.2 UN portable tanks and MEGCs constructed according to a design approval certificate which has been issued before 1 January 2008 may continue to be used provided that they are found to meet the applicable periodic inspection and test provisions.”.
- 4.2.1.15 Add a new 4.2.1.15 to read as follows:  
“4.2.1.15 Additional provisions applicable to the transport of class 6.2 substances in portable tanks (Reserved).”.
- Renumber subsequent paragraphs accordingly.
- 4.2.1.18.1 Replace “(10)” with “(13)”.
- 4.2.5.1.1 Add a note at the end of the paragraph to read as follows:  
“**NOTE:** The gases authorized for transport in MEGCs are indicated in the column “MEGC” in Tables 1 and 2 of packing instruction P200 in 4.1.4.1.”.
- 4.2.5.3 In TP4, replace “4.2.1.15.2” with “4.2.1.16.2”. In TP33 replace “4.2.1.18” with “4.2.1.19”.
- In TP5, amend “shall not be exceeded” to read “shall be met”.

Add a new “TP 90” to read: “Tanks with bottom openings may be used on short international voyages.”.

Add a new “TP 91” to read: “Portable tanks with bottom openings may also be used on long international voyages.”.

### Chapter 4.3

4.3.2.4.1 Amend 4.3.2.4.1 to read:

“4.3.2.4.1 Bulk waste goods of class 6.2 (UN Nos.2814 and 2900 (animal carcasses only))”.

4.3.2.4.1.2 Replace “UN 2900” with “UN 2814 and UN 2900”.

4.3.2.4.1.3 Replace “UN 2900” with “UN 2814 and UN 2900”.

4.3.2.4.2 Add a new paragraph 4.3.2.4.2 to read as follows:

“4.3.2.4.2 Bulk wastes of class 6.2 (UN 3291)

- .1 only closed bulk containers (BK2) shall be permitted;
- .2 closed bulk containers, and their openings, shall be leakproof by design. These bulk containers shall have non porous interior surfaces and shall be free from cracks or other features that could damage packagings inside, impede disinfection or permit inadvertent release;
- .3 wastes of UN 3291 shall be contained within the closed bulk container in UN type tested and approved sealed leakproof plastics bags tested for solids of packing group II and marked in accordance with 6.1.3.1. Such plastics bags shall be capable of passing the tests for tear and impact resistance according to ISO 7765-1:1988 “Plastics film and sheeting. Determination of impact resistance by the free-falling dart method. Part 1: Staircase methods” and ISO 6383-2:1983 “Plastics. Film and sheeting. Determination of tear resistance. Part 2: Elmendorf method”. Each bag shall have an impact resistance of at least 165 g and a tear resistance of at least 480 g in both parallel and perpendicular planes with respect to the length of the bag. The maximum net mass of each plastics bag shall be 30 kg;
- .4 single articles exceeding 30 kg such as soiled mattresses may be transported without the need for a plastics bag when authorized by the competent authority;
- .5 wastes of UN 3291 which contain liquids shall only be transported in plastics bags containing sufficient absorbent material to absorb the entire amount of liquid without it spilling in the bulk container;

- .6 wastes of UN 3291 containing sharp objects shall only be transported in UN type tested and approved rigid packagings meeting the provisions of packing instructions P621, IBC620 or LP621.
- .7 rigid packagings specified in packing instructions P621, IBC620 or LP621 may also be used. They shall be properly secured to prevent damage during normal conditions of transport. Wastes transported in rigid packagings and plastics bags together in the same closed bulk container shall be adequately segregated from each other, e.g., by suitable rigid barriers or dividers, mesh nets or otherwise securing the packagings, such that they prevent damage to the packagings during normal conditions of transport;
- .8 wastes of UN 3291 in plastics bags shall not be compressed in a closed bulk container in such a way that bags may be rendered no longer leakproof;
- .9 the closed bulk container shall be inspected for leakage or spillage after each journey. If any wastes of UN 3291 have leaked or been spilled in the closed bulk container, it shall not be re-used until after it has been thoroughly cleaned and, if necessary, disinfected or decontaminated with an appropriate agent. No other goods shall be transported together with UN 3291 other than medical or veterinary wastes. Any such other wastes transported in the same closed bulk container shall be inspected for possible contamination.”.

## **PART 5**

### **Chapter 5.1**

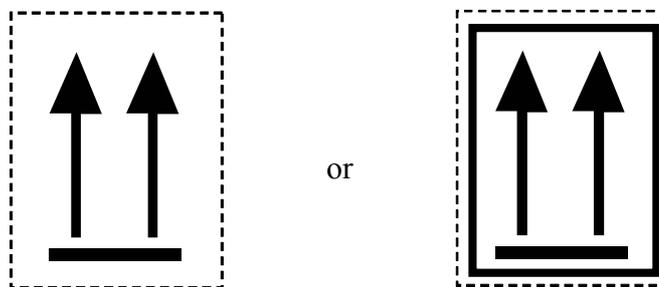
- 5.1.2.1 Add at the end of the last sentence “unless markings and labels representatives of all dangerous goods, as required by chapter 5.2, in the overpack are visible.”.
- 5.1.2.3 Add a new paragraph to read as follows:  
“5.1.2.3 Each package bearing package orientation markings as prescribed in 5.2.1.7 of this Code and which is overpacked, placed in a unit load or used as an inner packaging in a large packaging shall be oriented in accordance with such markings.”.
- 5.1.5.1.2.3 Amend to read:  
“For each package requiring competent authority approval, it shall be ensured that all the requirements specified in the approval certificates have been satisfied;”.
- 5.1.5.2.2.3 Amend to read:  
“The shipment of packages containing fissile materials if the sum of the criticality safety indexes of the packages in a single freight container or in a single conveyance exceeds 50. Excluded from this requirement shall be shipments by seagoing vessels, if the sum of the criticality safety indexes does not exceed 50 for any hold, compartment or defined deck area and the distance of 6 m between groups of packages or overpacks as required in table 7.1.8.4.2 is met; and”.
- 5.1.5.2.4.4.5 Insert “symbol” after “SI prefix”.

### **Chapter 5.2**

- 5.2.1.4 and 5.2.2.1.7 Add “and large packagings” after “capacity”.
- 5.2.1.5.4.3 Amend the end of the sentence to read as follows: “...origin of design and either the name of the manufacturer or other identification of the packaging specified by the competent authority of the country of origin of design.”.
- 5.2.1.5.8 Add the following new paragraph:  
“5.2.1.5.8 In case of international transport of packages requiring competent authority design or shipment approval, for which different approval types apply in the different countries concerned, marking shall be in accordance with the certificate of the country of origin of the design.”.
- 5.2.1.7 Add the following new paragraphs:  
“5.2.1.7 Except as provided in 5.2.1.7.1:

- combination packagings having inner packagings containing liquid dangerous goods;
- single packagings fitted with vents; and
- open cryogenic receptacles intended for the transport of refrigerated liquefied gases,

shall be legibly marked with package orientation arrows which are similar to the illustration shown below or with those meeting the specifications of ISO 780:1985. The orientation arrows shall appear on two opposite vertical sides of the package with the arrows pointing in the correct upright direction. They shall be rectangular and of a size that is clearly visible commensurate with the size of the package. Depicting a rectangular border around the arrows is optional.



Two black or red arrows on white or suitable contrasting background. The rectangular border is optional

5.2.1.7.1 Orientation arrows are not required on packages containing:

- pressure receptacles;
- dangerous goods in inner packagings of not more than 120 ml which are prepared with sufficient absorbent material between the inner and outer packagings to completely absorb the liquid contents;
- class 6.2 infectious substances in primary receptacles of not more than 50 ml;
- class 7 radioactive material in Type IP-2, IP-3, A, B(U), B(M) or C packages; or
- articles which are leak-tight in all orientations (e.g. alcohol or mercury in thermometers, aerosols, etc.).

5.2.1.7.2 Arrows for purposes other than indicating proper package orientation shall not be displayed on a package marked in accordance with this sub-section.”.

5.2.2.1.2 Amend to read as follows:

“Where articles or substances are specifically listed in the Dangerous Goods List, a danger class label shall be affixed for the hazard shown in column 3. A subsidiary risk label shall also be affixed for any risk indicated by a class or division number in column 4 of the Dangerous Goods List. However, special provisions indicated in column 6 may also require a subsidiary risk label where no subsidiary risk is indicated in column 4 or may exempt from the requirement for a subsidiary risk label where such a risk is indicated in the Dangerous Goods List.”

5.2.2.1.12.2.2 Insert “symbol” after “SI prefix”.

5.2.2.1.12.5 Add the following new paragraph:

“5.2.2.1.12.5 In case of international transport of packages requiring competent authorities design or shipment approval, for which different approval types apply in the different countries concerned, labelling shall be in accordance with the certificate of the country of origin of design.”

5.2.2.1.13 Delete.

5.2.2.2.1 Add the following note at the end of the existing text:

“**NOTE:** Where appropriate, labels in 5.2.2.2.2 are shown with a dotted outer boundary as provided for in 5.2.2.2.1.1. This is not required when the label is applied on a background of contrasting colour.”

5.2.2.2.1.1 Add the following sentence at the end: “Labels shall be displayed on a background of contrasting colour, or shall have either a dotted or solid outer boundary line.”

5.2.2.2.2 In the labels for class 5:

Replace the text under label No. 5.1 with the following:

“(No.5.1)  
Class 5.1  
Oxidizing substances  
Symbol (flame over circle): black. Background: yellow  
Figure “5.1” in bottom corner”

Retain the existing label No.5.2 and replace the text below it by:

“(No.5.2(a)\*)

Class 5.2

Organic peroxides

Symbol (flame over circle): black. Background: yellow

Figure “5.2” in bottom corner”

and add a footnote to read: “\* May be used until 1 January 2011.”.

Add label No.5.2(b) and the text under the label with the following:



“(No.5.2(b))

Class 5.2

Organic peroxides

Symbol (flame): black or white.

Background: upper half red; lower half yellow.

Figure “5.2” in bottom corner”.

5.2.2.2.2 In the label for class 8:

Replace the shaded hand with unshaded hand. Add a footnote to read “A class 8 label with a shaded hand may also be used”.

### Chapter 5.3

5.3.1.1.2 Add the following sentence at the end: “Placards shall be displayed on a background of contrasting colour, or shall have either a dotted or solid outer boundary line.”.

5.3.1.1.3 Amend the first sentence to read as follows:

“Placards shall also be displayed for those subsidiary risks for which a subsidiary risk label is required according to 5.2.2.1.2.”

5.3.2.4 Amend the first sentence to read: “Cargo transport units containing dangerous goods in only limited quantities need not be placarded nor marked according to 5.3.2.0 and 5.3.2.1.”

5.3.2.5.2 Amend 5.3.2.5.2 to read:

“5.3.2.5.2 A fumigated unit shall be marked with the warning sign, as specified in .3, affixed in a location where it will be easily seen by persons attempting to enter the interior of the unit. The marking, as required by this paragraph, shall remain on the unit until the following provisions are met:

- .1 the fumigated unit has been ventilated to remove harmful concentrations of fumigant gas; and
- .2 the fumigated goods or materials have been unloaded.”.

5.3.2.5.3 Add the following to the fumigation warning sign before the phrase “DO NOT ENTER”:

“VENTILATED ON [ date \* ]”

## **Chapter 5.4**

5.4.1.4.1 Replace current .2 and .3 with the following:

- “.2 The proper shipping name, as determined according to 3.1.2, including the technical name enclosed in parenthesis, as applicable (see 3.1.2.8);
- .3 The primary hazard class or, when assigned, the division of the goods, including for Class 1, the compatibility group letter. The words “Class” or “Division” may be included preceding the primary hazard class or division numbers;”.

Insert a new .4 to read as follows:

- “.4 Subsidiary hazard class or division number(s) corresponding to the subsidiary risk label(s) required to be applied, when assigned, shall be entered following the primary hazard class or division and shall be enclosed in parenthesis. The words “Class” or “Division” may be included preceding the subsidiary hazard class or division numbers;”.

Current “.4” becomes new “.5”.

5.4.1.4.2 Amend the first paragraph and the examples to read as follows:

“The five elements of the dangerous goods description specified in 5.4.1.4.1 shall be shown in the order listed above (i.e. .1, .2, .3, .4 and .5) with no information interspersed, except as provided in this Code.

5.4.1.4.3.6 Amend “61°C” to read “60°C”.

5.4.1.4.4 Amend to read:

“5.4.1.4.4 Examples of a dangerous goods description:

UN1098 ALLYL ALCOHOL 6.1 (3) I (21°C c.c.)

UN1098, ALLYL ALCOHOL, class 6.1, (class 3), PG I, (21°C c.c.)

UN 1092, Acrolein, stabilized, class 6.1 (3), PG I, (-24°C c.c.) MARINE POLLUTANT

UN 2761, Organochlorine pesticide, solid, toxic, n.o.s (Aldrin 19%), class 6.1, PG III, MARINE POLLUTANT”

5.4.1.5.1 In the current last but one sentence, replace “packagings” with “packages” and insert the following sentence before the last sentence: “UN packaging codes may only be used to supplement the description of the kind of package (e.g., one box (4G)).”.

5.4.1.5.2 Number the first paragraph as “5.4.1.5.2.1”.

5.4.1.5.2.2 Add a new paragraph to read:

“5.4.1.5.2.2 Where a shipment is offered in accordance with 3.4.4.1.2, the following statement shall be included in the transport document: “Transport in accordance with 3.4.4.1.2 of the IMDG Code.”.

5.4.1.5.7.1.3 Insert “symbol” after “SI prefix”.

5.4.1.5.7.3 Insert the following new paragraph:

“5.4.1.5.7.3 In case of international transport of packages requiring competent authorities design or shipment approval, for which different approval types apply in the different countries concerned, the UN number and proper shipping name required in 5.4.1.4.1 shall be in accordance with the certificate of the country of origin of design.”.

Renumber existing 5.4.1.5.7.3 as 5.4.1.5.7.4.

5.4.1.5.11 Amend the heading of 5.4.1.5.11 to read:

**“5.4.1.5.11 Special provisions for segregation”**

5.4.1.5.11 Number the first paragraph as “5.4.1.5.11.1” and replace “shown” with “included”.

5.4.1.5.11.2 Add a new paragraph to read:

“5.4.1.5.11.2 When substances are loaded together in a cargo transport unit in accordance with 7.2.1.13.1.2, the following statement shall be included in the transport document: “Transport in accordance with 7.2.1.13.1.2 of the IMDG Code.”.

5.4.1.5.11.3 Add a new paragraph to read:

“5.4.1.5.11.3 When acid and alkali substances of class 8 are transported in the same cargo transport unit, whether in the same packaging or not, in accordance with 7.2.1.13.2, the following statement shall be included in the transport document: “Transport in accordance with 7.2.1.13.2 of the IMDG Code.”.

5.4.1.5.12 Replace “shown” with “included”.

## PART 6

### Chapter 6.1

- 6.1.2.5 Under 2., replace “wooden barrel” with “(Reserved)”.
- 6.1.2.7 In the table, replace the text in the row for “Wooden barrels” with “(Reserved)”.
- 6.1.4.6 Amend to read: “6.1.4.6 (Deleted)”.
- 6.1.4.19.1.1 Amend “6.1.4.8.4” and “6.1.4.8.7” to read “6.1.4.8.3” and “6.1.4.8.6”, respectively.
- 6.1.4.19.2.8 Amend “6.1.4.8.3” and “6.1.4.8.7” to read “6.1.4.8.2” and “6.1.4.8.6”, respectively.
- 6.1.5.1.6 Replace current text with the following:  
“6.1.5.1.6 (Reserved)  
  
**NOTE:** *For the conditions for assembling different inner packagings in an outer packaging and permissible variations in inner packagings, see 4.1.1.5.1.”.*
- 6.1.5.2.4 Delete. Renumber next paragraph accordingly.
- 6.1.5.2.5 Amend “6.1.4.8.4” to read “6.1.4.8.3” at the end of the first sentence.
- 6.1.5.3.1 In the table, delete “wooden barrels” under “Packaging”.

### Chapter 6.2

- 6.2.1.3.6.5.4 Amend the footnote to read as follows:  
“*\*See for example CGA Publications S-1.2-2003 “Pressure Relief Device Standards - Part 2 - Cargo and Portable Tanks for Compressed Gases” and S-1.1-2003 “Pressure Relief Device Standards - Part 1 - Cylinders for Compressed Gases”.*”.
- 6.2.1.4.1.10 Amend “porous mass” to read “porous material”.
- 6.2.1.5.1 Amend subparagraph .3 to read as follows:  
“.3 Check of the threads if there is evidence of corrosion or if the fittings are removed;”

Amend the end of Note 2 under subparagraph .4 to read as follows:

*“... based on acoustic emission testing, ultrasonic examination or a combination of acoustic emission testing and ultrasonic examination.”.*

6.2.1.5.2 Amend “porous mass” to read “porous material”.

6.2.2.1.1 Insert the following new entry at the end of the table:

ISO 11119-3:2002	Gas cylinders of composite construction - Specification and test methods - Part 3: Fully wrapped fibre reinforced composite gas cylinders with non-load-sharing metallic or non-metallic liners
------------------	---

6.2.2.1.3 In the table, under “For the cylinder shell:”, delete the reference to ISO 7866:1999. Amend “porous mass” to read “porous material”.

6.2.2.1.4 Add a new paragraph to read as follows:

“6.2.2.1.4 The following standard applies for the design, construction and initial inspection and test of UN cryogenic receptacles, except that inspection requirements related to the conformity assessment system and approval shall be in accordance with 6.2.2.5:

ISO 21029-1:2004	Cryogenic vessels – Transportable vacuum insulated vessels of not more than 1000 l volume – Part 1: Design, fabrication, inspection and tests
------------------	---

6.2.2.5.2.1 Amend “6.2.2.6” and “6.2.2.7” to read “6.2.2.7” and “6.2.2.8” respectively at the end of the first paragraph.

6.2.2.5.3.1 In .1, insert “of personnel” after “responsibilities” and delete “, and power of the management”. Delete the “,” and insert “and” between “structure” and “responsibilities”.

In .2, replace “systematic actions” with “procedures”.

Delete the commas before “and” in .3 and .4.

6.2.2.5.4.10 Amend to read as follows:

“6.2.2.5.4.10 Modifications to approved design types

The manufacturer shall either:

- (a) inform the issuing competent authority of modifications to the approved design type, where such modifications do not constitute a new design, as specified in the pressure receptacle standard; or

- (b) request a subsequent design type approval where such modifications constitute a new design according to the relevant pressure receptacle standard. This additional approval shall be given in the form of an amendment to the original design type approval certificate.”.

6.2.2.7.2 In (g) add the following new last sentence at the end of the existing text:

“In the case of pressure receptacles for UN 1001 acetylene, dissolved and UN 3374 acetylene, solvent free, at least one decimal shall be shown after the decimal point and two digits for pressure receptacles of less than 1 kg;”.

In (k) and (l): Insert “, any coating,” after “during filling” and replace “two” with “three” in the first sentence. Insert the following new last sentence at the end of the existing text:

“At least one decimal shall be shown after the decimal point. For pressure receptacles of less than 1 kg, the mass shall be expressed to two significant figures rounded down to the last digit;”.

6.2.2.7.2 (g), Amend “porous mass” to read “porous material”.  
(k) and (l)

6.2.2.7.7 Add the following new paragraph:

“6.2.2.7.7 For acetylene cylinders, with the agreement of the competent authority, the date of the most recent periodic inspection and the stamp of the body performing the periodic inspection and test may be engraved on a ring held on the cylinder by the valve. The ring shall be configured so that it can only be removed by disconnecting the valve from the cylinder.”.

6.2.4 Renumber current paragraphs 6.2.4.1 and 6.2.4.2 as 6.2.4.1.1 and 6.2.4.1.2 respectively and insert a new 6.2.4.1 to read as follows:

**“6.2.4.1 *Small receptacles containing gas (gas cartridges)*”**

Add the following new paragraphs:

**“6.2.4.2 *Aerosol dispensers***

Each filled aerosol dispenser shall be subjected to a test performed in a hot water bath or an approved water bath alternative.

**6.2.4.2.1 *Hot water bath test***

6.2.4.2.1.1 The temperature of the water bath and the duration of the test shall be such that the internal pressure reaches that which would be reached at 55°C (50°C if the liquid phase does not exceed 95% of the capacity of the aerosol dispenser at 50°C). If the contents are sensitive to heat or if the aerosol dispensers are made of plastics material which softens at this test temperature, the temperature of the bath shall be set at between 20°C and 30°C but, in addition, one aerosol dispenser in 2000 shall be tested at the higher temperature.

6.2.4.2.1.2 No leakage or permanent deformation of an aerosol dispenser may occur, except that a plastic aerosol dispenser may be deformed through softening provided that it does not leak.

#### 6.2.4.2.2 *Alternative methods*

With the approval of the competent authority alternative methods which provide an equivalent level of safety may be used provided that the requirements of 6.2.4.2.2.1, 6.2.4.2.2.2 and 6.2.4.2.2.3 are met.

##### 6.2.4.2.2.1 Quality system

Aerosol dispenser fillers and component manufacturers shall have a quality system. The quality system shall implement procedures to ensure that all aerosol dispensers that leak or that are deformed are rejected and not offered for transport.

The quality system shall include:

- (a) a description of the organizational structure and responsibilities;
- (b) the relevant inspection and test, quality control, quality assurance, and process operation instructions that will be used;
- (c) quality records, such as inspection reports, test data, calibration data and certificates;
- (d) management reviews to ensure the effective operation of the quality system;
- (e) a process for control of documents and their revision;
- (f) a means for control of non-conforming aerosol dispensers;
- (g) training programmes and qualification procedures for relevant personnel; and
- (h) procedures to ensure that there is no damage to the final product.

An initial audit and periodic audits shall be conducted to the satisfaction of the competent authority. These audits shall ensure the approved system is and remains adequate and efficient. Any proposed changes to the approved system shall be notified to the competent authority in advance.

##### 6.2.4.2.2.2 Pressure and leak testing of aerosol dispensers before filling

Every empty aerosol dispenser shall be subjected to a pressure equal to or in excess of the maximum expected in the filled aerosol dispensers at 55°C (50°C if the liquid phase does not exceed 95% of the capacity of the receptacle at 50°C). This shall be at least two-thirds of the design pressure of the aerosol dispenser. If any aerosol dispenser shows evidence of leakage at a rate equal to or greater than  $3.3 \times 10^{-2}$  mbar.l.s<sup>-1</sup> at the test pressure, distortion or other defect, it shall be rejected.

#### 6.2.4.2.2.3 Testing of the aerosol dispensers after filling

Prior to filling, the filler shall ensure that the crimping equipment is set appropriately and the specified propellant is used.

Each filled aerosol dispenser shall be weighed and leak tested. The leak detection equipment shall be sufficiently sensitive to detect at least a leak rate of  $2.0 \times 10^{-3}$  mbar.l.s<sup>-1</sup> at 20°C.

Any filled aerosol dispenser which shows evidence of leakage, deformation or excessive weight shall be rejected.”.

#### 6.2.4.3 Add a new paragraph to read as follows:

“6.2.4.3 With the approval of the competent authority, aerosols and receptacles, small, containing pharmaceutical products and non flammable gases which are required to be sterile, but may be adversely affected by water bath testing, are not subject to 6.2.4.1 and 6.2.4.2 if:

- (a) They are manufactured under the authority of a national health administration and, if required by the competent authority, follow the principles of Good Manufacturing Practice (GMP) established by the World Health Organization (WHO)<sup>2</sup>; and
- (b) An equivalent level of safety is achieved by the manufacturer’s use of alternative methods for leak detection and pressure resistance, such as helium detection and water bathing a statistical sample of at least 1 in 2000 from each production batch.”.

## Chapter 6.4

#### 6.4.5.2.2 Amend to read as follows:

“2 more than a 20% increase in the maximum radiation level at any external surface of the package.”.

#### 6.4.5.4.1.3(ii) Amend to read “more than a 20% increase in the maximum radiation level at any external surface of the package.”.

#### 6.4.5.4.2.3 Amend to read “more than a 20% increase in the maximum radiation level at any external surface of the package.”.

---

<sup>2</sup> WHO Publication: “Quality assurance of pharmaceuticals. A compendium of guidelines and related materials. Volume 2: Good manufacturing practices and inspection”.

- 6.4.5.4.4.3.2 Amend to read “more than a 20% increase in the maximum radiation level at any external surface of the package.”.
- 6.4.5.4.5.2.2 Amend to read “more than a 20% increase in the maximum radiation level at any external surface of the package.”.
- 6.4.7.14(b) Amend to read “more than a 20% increase in the maximum radiation level at any external surface of the package.”.
- 6.4.7.16 In the first sentence, replace “liquids” with “liquid radioactive material”.
- 6.4.8.3 In the first sentence, delete “Except as required in 6.4.3.1 for a package transported by air,” and replace “6.4.8.4,” with “6.4.8.5 and in the absence of insulation,”.
- 6.4.8.4 The text of current 6.4.8.13 becomes new 6.4.8.4, with the following amendments:  
  
In the first sentence, insert “under exclusive use” before “shall not exceed 85°C” and replace “6.4.8.4” with “6.4.8.5”. Delete the second sentence: (“The package shall... exceeds 50°C.”).
- 6.4.8.4 to 6.4.8.12 Renumber as 6.4.8.5 to 6.4.8.13. Amend all cross-references accordingly.
- 6.4.11.2.1 Amend the end of the sentence after the formula to read: “provided that the smallest external dimension of each package is not less than 10 cm and that either:”.
- Amend .3 to read as follows:  
  
“.3 there are not more than 5 g of fissile material in any 10 litre volume of material. Neither beryllium nor deuterium shall be present in quantities exceeding 1% of the applicable consignment mass limits provided in Table 6.4.11.2, except for deuterium in natural concentration in hydrogen.”.
- 6.4.11.7 (b) Amend the first sentence to read as follows: “For packages containing uranium hexafluoride only, with maximum enrichment of 5 mass percent uranium-235:”.
- 6.4.13 Amend “6.4.1” to read “6.4.15”.
- 6.4.20.2(a) Delete the duplicated words “at the top” in the second sentence.
- 6.4.22.1(a) Amend to read as follows:  
and (b)
- “(a) Each design that meets the provisions of 6.4.6.4 shall require multilateral approval;
- (b) Each design that meets the provisions of 6.4.6.1 to 6.4.6.3 shall require unilateral approval by the competent authority of the country of origin of the design, unless multilateral approval is otherwise required by this Code.”.

- 6.4.23.3(a) Replace “the consignment” with “the shipment”.
- 6.4.23.14 Insert a new paragraph (m) to read as follows:
- “(m) A description of the containment system;”  
Renumber current subparagraphs (m) and (n) accordingly.
- Under (n), insert a new subparagraph (ii) to read as follows:
- “(ii) A description of the confinement system;”  
Renumber current subparagraphs (ii) to (vi) accordingly.
- Insert a new subparagraph (p) to read as follows:
- “(p) For packages containing more than 0.1 kg of uranium hexafluoride, a statement specifying those prescriptions of 6.4.6.4 that apply if any and any amplifying information which may be useful to other competent authorities.”.  
Renumber current subparagraphs (o) to (u) accordingly.
- 6.4.23.15 Delete the last sentence.
- 6.4.24.3 In the first sentence, delete “until 31 December 2003” and insert “the multilateral approval of package design;” before “the mandatory programme of quality assurance”.
- Delete the sentence: “After this date use may continue subject, additionally, to multilateral approval of package design.”.

## Chapter 6.5

- 6.5.1 Amend the title to read “**General requirements**”.
- 6.5.1.4.3 In the table, in the entry for “HZ Composite with plastics inner receptacle”, second column, insert “inner” after “plastics” (six times).
- 6.5.1.5 Delete “6.5.1.5 Construction provisions”.
- 6.5.1.5.9 Delete.
- Section 6.5.3 Insert a new section 6.5.3 as follows:
- 6.5.3 and 6.5.3.1 Insert two new paragraphs to read as follows:
- “**6.5.3 Construction requirements**
- 6.5.3.1 General requirements**”
- 6.5.3.1.1 to  
6.5.3.1.8: Existing 6.5.1.5.1 to 6.5.1.5.8 become new paragraphs 6.5.3.1.1 to 6.5.3.1.8.

Section 6.5.4 Text of existing 6.5.1.6 with appropriate renumbering of paragraphs, subparagraphs and references to paragraphs numbers, becomes text of new sub-section 6.5.4, as follows:

6.5.4 Heading of existing 6.5.1.6.

6.5.4.1 Text of existing 6.5.1.6.1.

6.5.4.2 Text of existing 6.5.1.6.2 with the following modifications:

Replace “periodic tests” with “periodic inspections and tests” and “6.5.4.14” with “6.5.4.4” respectively.

6.5.4.3 Text of existing 6.5.1.6.3.

6.5.4.4 Text of existing 6.5.1.6.4 with the following modifications:

In the first paragraph, replace “Inspection:” with the heading “Inspection and testing” and add a new NOTE after the heading to read as follows:

*“NOTE: See also 6.5.4.5 for tests and inspections on repaired IBCs.”.*

The text beginning with “every metal, rigid plastics...” and subparagraphs .1 and .2 become new 6.5.4.4.1 with the following modifications:

In .1, insert “(including after remanufactured)” after “put into service”.

Insert a new sentence, after the last sentence of subparagraph .2 (“Thermal insulation, ... body of the IBC.”), to read as follows: “Each IBC shall correspond in all respects to its design type.”.

Insert a new paragraph 6.5.4.4.2 as follows:

“6.5.4.4.2 Every metal, rigid plastics and composite IBC for liquids, or for solids which are filled or discharged under pressure, shall undergo a suitable leakproofness test and be capable of meeting the test level indicated in 6.5.6.7.3:

- (a) before it is first used for transport;
- (b) at intervals of not more than two and a half years.

For this test the IBC need not have its closures fitted. The inner receptacle of a composite IBC may be tested without the outer casing, provided the test results are not affected.”.

The last paragraph of existing 6.5.1.6.4 (“A report of each inspection ... requirements in 6.5.2.2.1).”) becomes new 6.5.4.4.3 with the following modifications:

In the first sentence, add “and test” after “each inspection” and “or test” after “next inspection” respectively.

In the second sentence, add “and test” after “inspection” twice.

6.5.4.5 Title of existing 6.5.1.6.6.

6.5.4.5.1 Text of existing 6.5.1.6.5.

6.5.4.5.2 Text of existing 6.5.1.6.6.1. Replace “6.5.4.14.3 and 6.5.1.6.4.1.1” with “6.5.4.4”.

6.5.4.5.3 Text of existing 6.5.1.6.6.2.

6.5.4.5.4 Text of existing 6.5.1.6.6.3. Replace “6.5.1.6.6.1” with “6.5.4.5.2”.

6.5.4.5.5 Text of existing 6.5.1.6.7.

Renumber existing sections 6.5.3 and 6.5.4 in 6.5.5 and 6.5.6 respectively, and renumber accordingly subsequent paragraphs and references thereto.

6.5.6.1.3 (current 6.5.4.1.3) Delete.

6.5.6.5.2 (current 6.5.4.5.2) Replace the last sentence of this paragraph with the following text:

“Flexible IBCs shall be filled with a representative material and then shall be loaded to six times their maximum permissible gross mass, the load being evenly distributed.”.

6.5.6.5.5.2 (current 6.5.4.5.5.2): Add at the end: “and no loss of contents.”.

6.5.6.9.2 (current 6.5.4.9.2) In subparagraph .1, amend the first sentence to read:

“Metal IBCs: the IBC shall be filled to not less than 95% of its maximum capacity for solids or 98% of its maximum capacity for liquids.”.

Amend subparagraph .2 to read as follows: “Flexible IBCs: the IBC shall be filled to the maximum permissible gross mass, the contents being evenly distributed.”.

In subparagraph .3, amend the first sentence to read: “Rigid plastics and composite IBCs: the IBC shall be filled to not less than 95% of its maximum capacity for solids or 98% of its maximum capacity for liquids.”.

In subparagraph .4, insert “maximum” before “capacity” and delete “in accordance with the design type”.

6.5.6.9.4 (current 6.5.4.9.4) Amend to read as follows:

“6.5.6.9.4 *Drop height*

For solids and liquids, if the test is performed with the solid or liquid to be transported or with another substance having essentially the same physical characteristics:

Packing group I	Packing group II	Packing group III
1.8 m	1.2 m	0.8 m

For liquids if the test is performed with water:

- (a) Where the substances to be transported have a relative density not exceeding 1.2:

Packing group II	Packing group III
1.2 m	0.8 m

- (b) Where the substances to be transported have a relative density exceeding 1.2, the drop heights shall be calculated on the basis of the relative density (d) of the substance to be transported rounded up to the first decimal as follows:

Packing group II	Packing group III
$d \times 1.0$ m	$d \times 0.67$ m

6.5.6.14 to 6.5.6.14.4 (current 6.5.4.14 to 6.5.4.14.4) Delete.

## Chapter 6.6

6.6.5.1.6 Amend to read as follows:

“6.6.5.1.6 (Reserved)

*NOTE: For the conditions for assembling different inner packagings in a large packaging and permissible variations in inner packagings, see 4.1.1.5.1.”*

6.6.5.2.2 Insert a new 6.6.5.2.2 with the same text as existing 6.5.4.1.3, replacing the reference to 6.5.4.9.4 by a reference to 6.6.5.3.4.4 in subparagraph .1.

Renumber accordingly existing 6.6.5.2.2 to 6.6.5.2.3 and references thereto.

6.6.5.3.2.4 and 6.6.5.3.3.5 Amend by replacing the existing text with that of 6.5.4.5.5 (renumbered 6.5.6.5.5) and 6.5.4.6.5 (renumbered 6.5.6.6.5) respectively, but replacing the word “IBCs” by “large packagings”.

## Chapter 6.7

6.7.1.1 In the first sentence, amend “classes 2” to read “classes 1,2,”.

6.7.2.19.1, 6.7.3.15.1

and 6.7.4.14.1 Replace the existing text and list of standards with the following text:

“Portable tanks meeting the definition of container in the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended, shall not be used unless they are successfully qualified by subjecting a representative prototype of each design to the Dynamic, Longitudinal Impact Test prescribed in the United Nations Manual for Tests and Criteria, Part IV, Section 41. This provision only applies to portable tanks which are constructed according to a design approved certificate which has been issued on and after 1 January 2008.”.

6.7.3.8.1.1 In the footnote, replace “CGA S-1.2-1995” and “CGA Pamphlet S-1.2-1995” with “CGA S-1.2-2003 “Pressure Relief Device Standards-Part 2-Cargo and Portable Tanks for Compressed Gases”.”.

6.7.4.7.4 Add the following footnote “See for example CGA Pamphlet S-1.2-2003 “Pressure Relief Device Standards-Part 2-Cargo and Portable Tanks for Compressed Gases.””.

6.7.5.4.1 Replace the first sentence with the following two sentences:

“The elements of MEGCs used for the transport of UN 1013 carbon dioxide and UN 1070 nitrous oxide shall be isolated by a valve into assemblies of not more than 3,000 litres. Each assembly shall be fitted with one or more pressure relief devices.”.

*(Current final sentence remains unchanged).*

6.7.5.5.1 and

6.7.5.5.2 Replace “CGA S-1.2-1995” with “CGA S-1.2-2003 “Pressure Relief Device Standards, Part 2, Cargo and Portable Tanks for Compressed Gases”.”

Replace “CGA S-1.1-1994” with “CGA S-1.1-2003 “Pressure Relief Device Standards, Part 1, Cylinders for Compressed Gases”.”

6.7.5.6.1 Amend to read as follows:

“6.7.5.6.1 Pressure relief devices shall be clearly and permanently marked with the following:

- (a) the manufacturer’s name and relevant catalogue number;
- (b) the set pressure and/or the set temperature;
- (c) the date of the last test.”.

6.7.5.6.2 Delete this paragraph and renumber subsequent paragraph accordingly.

6.7.5.8.1 In the third sentence, replace “and oxidising” with “, pyrophoric and oxidizing”.

6.7.5.12.1 Replace the existing text and list of standards with the following text:

“MEGCs meeting the definition of container in the CSC shall not be used unless they are successfully qualified by subjecting a representative prototype of each design to the Dynamic, Longitudinal Impact Test prescribed in the United Nations Manual for Tests and Criteria, Part IV, Section 41. This provision only applies to MEGCs which are constructed according to a design approved certificate which has been issued on and after 1 January 2008.”.

### **Chapter 6.8**

6.8.3.3.2.1.5 Amend “6.7.4.2.1” to read “6.7.4.2.13”.

## PART 7

### Chapter 7.1

7.1.1.15 Amend “top of side walls ...” to read “top or side walls ...” in the first sentence.

7.1.11.5.1 Amend to read:

“7.1.11.5.1 AMMONIUM NITRATE, UN 1942 and AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZERS, UN 2067 may be stowed under deck in a clean cargo space capable of being opened up in an emergency. The possible need to open hatches in case of fire to provide maximum ventilation and to apply water in an emergency and the consequent risk to the stability of the ship through flooding of cargo space shall be considered before loading.”

### Chapter 7.2

7.2.7.1.3.1 In the list of Dangerous Goods List entries delete the following entries:

“DIETHYLZINC	1366	4.2
DIMETHYLZINC	1370	4.2
MAGNESIUM ALKYL	3053	4.2”

Amend paragraph 7.2.1.13 to read:

**“7.2.1.13 Special provisions for segregation”**

Add new 7.2.1.13.1 to read:

“7.2.1.13.1 No segregation needs to be applied

- .1 between dangerous goods of different classes which comprise the same substance but vary only in their water content, such as sodium sulphide in classes 4.2 and 8 or for class 7 if the difference is due to quantity only;
- .2 between dangerous goods which belong to a group of substances of different classes but for which scientific evidence exists that they do not react dangerously when in contact with each other. Substances within the same table shown below are compatible with one another.

Table 1				
UN No.	Proper Shipping Name	Class	Subsidiary risk(s)	Packing group
2014	HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION with not less than 20% but not more than 60% hydrogen peroxide (stabilized as necessary)	5.1	8	II

Table 1				
UN No.	Proper Shipping Name	Class	Subsidiary risk(s)	Packing group
2984	HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION with not less than 8% but less than 20% hydrogen peroxide (stabilized as necessary)	5.1		III
3105	ORGANIC PEROXIDE TYPE D, LIQUID (peroxyacetic acid, type D, stabilized)	5.2	8	
3107	ORGANIC PEROXIDE TYPE E, LIQUID (peroxyacetic acid, type E, stabilized)	5.2	8	
3109	ORGANIC PEROXIDE TYPE F, LIQUID (peroxyacetic acid, type F, stabilized)	5.2	8	
3149	HYDROGEN PEROXIDE AND PEROXYACETIC ACID, MIXTURE with acid(s), water and not more than 5% peroxyacetic acid, STABILIZED	5.1	8	II

Table 2				
UN No.	Proper Shipping Name	Class	Subsidiary risk(s)	Packing group
1295	TRICHLOROSILANE	4.3	3/8	I
1818	SILICON TETRACHLORIDE	8	-	II
2189	DICHLOROSILANE	2.3	2.1/8	-

7.2.1.13.2 Insert new paragraph 7.2.1.13.2 to read:

“7.2.1.13.2 Notwithstanding the provisions of 7.2.1.7.1 to 7.2.1.7.4, substances of class 8, packing group II or III, that would otherwise be required to be segregated from one another due to the provisions pertaining to segregation groups as identified by an entry in column (16) of the dangerous goods list indicating “Away from” or “Separated from” “acids” or “Away from” or “Separated from” “alkalis”, may be transported in the same cargo transported unit, whether in the same packaging or not, provided:

- .1 the substances comply with the provisions of 7.2.1.11;
- .2 the package does not contain more than 30 litres for liquids or 30 kg for solids;
- .3 the transport document includes the statement required by 5.4.1.5.11.3; and

- .4 a copy of the test report that verifies that the substances do not react dangerously with each other shall be provided if requested by the competent authority.”

7.2.7.2.1.1 Amend “7.2.7.4” to read “7.2.7.2.1.5” in the second sentence.

### Chapter 7.3

7.3.2.1 Replace “61°C” with “60°C”.

### Chapter 7.4

7.4.2.5.1 Amend 7.4.2.5.1 to read:

“7.4.2.5.1 Unless otherwise specified in this Code, the provisions concerning ventilation that are set out in various places in this Code shall be taken to refer to the space aboard the ship in which cargo transport units are stowed and shall not be interpreted to require ventilation into cargo transport unit.”.

7.4.3.2 Add at the end of 7.4.3.2:

“Ventilated containers shall be marked with the date of ventilation on the fumigated warning sign(s). When the fumigated goods or materials have been unloaded, the fumigation warning sign(s) shall be removed.”.

7.4.5.13 In the first indent, insert before “and the refrigeration”, “or regulation II-2/54 of SOLAS 74, as amended by the resolutions indicated II-2/1.2.1, as applicable,”.

7.4.6.4.2 Add, after “class 1”, “other than division 1.4”.

### Chapter 7.7

7.7.6 Insert new 7.7.6 as follows:

**“7.7.6 Special provisions for flammable gases or liquids having a flashpoint below 23°C c.c. transported under temperature control**

7.7.6.1 When flammable gases or liquids having a flashpoint below 23°C c.c. are packed or loaded in a cargo transport unit equipped with a refrigerating or heating system, the cooling or heating equipment shall comply with 7.7.3.

7.7.6.2 When flammable liquids having a flashpoint below 23°C c.c. and not requiring temperature control for safety reasons are transported under temperature control conditions for commercial reasons, explosion-proof electrical fittings are not required, when the substances are pre-cooled to and transported at a control

temperature of at least 10°C below the flashpoint. In case of failure of the refrigerating system, the system shall be disconnected from the power supply.”

7.7.6 (existing) Renumber as 7.7.7.

7.7.7 (existing) Renumber as 7.7.8.

7.7.8 (new) Replace “exemption” with “approval”.

## Chapter 7.9

7.9.3 Replace existing 7.9.3 with the following:

**“7.9.3 Contact information for the main designated national competent authorities**

Contact information for the main designated national competent authorities concerned is given in this paragraph\*. Corrections to these addresses should be sent to the Organization\*\*.

---

\* Reference is made to MSC.1/Circ.1201, as may be amended, which provides a more comprehensive listing of contact information for competent authorities and bodies.

\*\* International Maritime Organization  
4 Albert Embankment  
London SE1 7SR  
United Kingdom  
Email: info@imo.org  
Fax: +44 207587 3210

**LIST OF CONTACT INFORMATION FOR THE MAIN DESIGNATED NATIONAL  
COMPETENT AUTHORITY**

<b>Country</b>	<b>Contact information for the main designated national competent authority</b>
<b>ALGERIA</b>	Ministère des Transports/Direction de la Marine Marchande 119 Rue Didouche Mourad Alger ALGÉRIE Telephone: +213 26061 46 Telex: 66063 DGAF DZ
<b>AMERICAN SAMOA</b>	Silila Patane Harbour Master Port Administration Pagopago American Samoa AMERICAN SAMOA 96799
<b>ARGENTINA</b>	Prefectura Naval Argentina (Argentine Coast Guard) Dirección de protección ambiental Departamento de protección ambiental y mercancías peligrosas División mercancías y residuos peligrosos Avda. Eduardo Madero 235 4º piso, Oficina 4.36 y 4.37 Buenos Aires (C1106ACC) REPÚBLICA ARGENTINA Telephone: +54 11 4318 7669 Telefax: +54 11 4318 7474 Email: dpma-mp@prefecturanaval.gov.ar
<b>AUSTRALIA</b>	Manager, Ship Inspection Maritime Operations Australian Maritime Safety Authority GPO Box 2181 Canberra ACT 2601 AUSTRALIA Telephone: +61 2 6279 5048 Telefax: +61 2 6279 5058 Email: psc@amsa.gov.au Website: www.amsa.gov.au

<b>Country</b>	<b>Contact information for the main designated national competent authority</b>
<b>BAHAMAS</b>	Bahamas Maritime Authority Second Floor Latham House 16 Minories London, EC3N 1EH UNITED KINGDOM Telephone: +44 (0)20 7264 2550 Telefax: +44 (0)20 7264 2579 Email: tech@bahamasmaritime.com
<b>BARBADOS</b>	Director of Maritime Affairs Ministry of Tourism and International Transport 2 <sup>nd</sup> Floor Carlisle House Hincks Street Bridgetown St. Michael Barbados Telephone: +1 246 426 2710/3342 Telefax: +1 246 426 7882 Email: ctech@sunbeach.net
<b>BELGIUM</b>	Federal Public Service Mobility and Transport Directorate-general Maritime Transport Rue du Progrès 56 1210 Brussels B-BELGIUM Telephone: +32 2 277 3500 Telefax: +32 2 277 4051 Email: dg.mar@mobilite.fgov.be Website: www.mobilite.fgov.be
<b>BELIZE</b>	Ports Commissioner Belize Port Authority PO Box 633 Belize City BELIZE C.A. Telephone: +501 227 2540/0981 Telefax: +501 227 2500

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>BRAZIL</b>	Diretoria de Portos e Costas (DPC-20) Rua Teófilo Otoni No. 04 Centro Rio de Janeiro CEP 20090-070 BRAZIL Telephone: +55 21 2104 5203 Telefax: +55 21 2104 5202 Email: <a href="mailto:secom@dpc.mar.mil.br">secom@dpc.mar.mil.br</a>
<b>BULGARIA</b>	Ministry of Transport Bulgarian Maritime Administration Directorate European Integration and International Affairs 9 Diakon Ignatiy Str. Sofia 1000 BULGARIA Telephone: +359 2 930 09 10 / 930 09 50 Telefax: +359 2 930 09 20 E-mail: <a href="mailto:ivalev@marad.bg">ivalev@marad.bg</a> Website: <a href="http://www.marad.bg">www.marad.bg</a>
<b>CANADA</b>	The Chairman Board of Steamship Inspection Transport Canada -Marine Safety Tower C, Place de Ville 330 Sparks Street, 10th Floor Ottawa, Ontario K1A 0N5 CANADA Telephone: +1 613 991 3132 +1 613 991 3143 +1 613 991 3139/40 Telefax: +1 613 993 8196
<b>CHILE</b>	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas Depto. Prevención de Riesgos Errázuriz 537 Valparaiso CHILE Telephone: +56 32 208256 Telefax: +56 32 208262 Telex: 230602 DGTM CL 330461 DGTM CK

<b>Country</b>	<b>Contact information for the main designated national competent authority</b>
<b>CHINA</b>	Maritime Safety Administration People's Republic of China 11 Jianguomen Nei Avenue Beijing 100736 CHINA Telephone: +86 10 6529 2588 +86 10 6529 2218 Telefax: +86 10 6529 2245 Telex: 222258 CMSAR CN
<b>CROATIA</b>	Ministry of Maritime Affairs Transport and Communication Marine Safety Division Prisavlje 14 1000 Zagreb REPUBLIC OF CROATIA Telephone: +385 1 611 5966 Telefax: +385 1 611 5968 Email: pomorski-promet@zg.tel.hr
<b>CUBA</b>	Ministerio del Transporte Dirección de Seguridad e Inspección Marítima Boyeros y Tulipán Plaza Ciudad de la Habana CUBA Telephone: +53 7 881 6607 +53 7 881 9498 Telefax: +53 7 881 1514 Email: dsim@mitrans.transnet.cu
<b>CYPRUS</b>	Department of Merchant Shipping Ministry of Communications and Works Kylinis Street Mesa Geitonia CY-4007 Lemesos P.O. Box 56193 CY-3305 Lemesos CYPRUS Telephone: +357 5 848 100 Telefax: +357 5 848 200 Telex: 2004 MERSHIP CY Email: dms@cytanet.com.cy

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>CZECH REPUBLIC</b>	Ministry of Transport of the Czech Republic Navigation and Waterways Division Nábr. L.. Svobody 12 110 15 Praha 1 CZECH REPUBLIC Telephone: +42 (0)2 230 312 25 Telefax: +42 (0)2 248 105 96 Telex: +42 (0)2 12 10 96 Domi C
<b>DENMARK</b>	Danish Maritime Authority P.O. Box 2605 Vermundsgade 38C 2100 Copenhagen Ø DENMARK Telephone: +45 39 17 44 00 Telefax: +45 39 17 44 01 Email: SFS@dma.dk
<b>ECUADOR</b>	Dirección General de la Marine Mercante y del Litoral P.O. Box 7412 Guayaquil ECUADOR Telephone: +593 4 526 760 Telefax: +593 4 324 246 Telex: 04 3325 DIGMER ED
<b>ESTONIA</b>	Estonian Maritime Administration Maritime Safety Division Valge 4 EST-11413 Tallinn ESTONIA Telephone: +372 6205 700/715 Telefax: +372 6205 706 Email: mot@vta.ee
<b>FINLAND</b>	Finnish Maritime Administration P.O. Box 171 FI-00181 Helsinki FINLAND Telephone: +358 20 448 1 Telefax: +358 20 448 4500 +358 20 448 4336 Email: keskushallinto@fma.fi

<b>Country</b>	<b>Contact information for the main designated national competent authority</b>
<b>FINLAND</b> (continued)	<i>Packaging and Certification Institute</i> Safety Technology Authority (TUKES) P.O Box 123 FI-00181 Helsinki FINLAND Telephone: +358 961671 Telefax: +358 96167466 Email: kirjaamo@tukes.fi
<b>FRANCE</b>	MTETM/DGMT/MMD Arche sud 92055 La Défense cedex FRANCE Telephone: +33 (0)1 40 81 86 49 Telefax: +33 (0)1 40 81 10 65 Email: olga.lefevre@equipement.gouv.fr
<b>GAMBIA</b>	The Managing Director Gambia Ports Authority Banjul THE GAMBIA Telephone: +220 27266 Telefax: +220 27268 Telex: 2235 GAMPORTS GV
<b>GERMANY</b>	Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs Dangerous Goods Branch Robert-Schuman-Platz 1 D-53175 Bonn GERMANY Telephone: +49 228 3000 or 300- extension +49 228 300 2643 Telefax: +49 228 300 3428 Email: Ref-A33@bmvbs.bund.de
<b>GREECE</b>	Ministry of Mercantile Marine Safety of Navigation Division International Relations Department 150 Gr. Lambraki Av. 185 18 Piraeus GREECE Telephone: +301 4191188 Telefax: +301 4128150 Telex: +212022, 212239 YEN GR Email: dan@yen.gr

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>GUYANA</b>	Guyana Maritime Authority/Administration Ministry of Public Works and Communications Building Top Floor Fort street Kingston Georgetown REPUBLIC OF GUYANA Telephone: +592 226 3356 +592 225 7330 +592 226 7842 Telefax: +592 226 9581 Email: MARAD@networksgy.com
<b>ICELAND</b>	Iceland Maritime Administration Verturvör 2 IS-202 Kópavogur ICELAND Telephone: +354 560 0000 Telefax: +354 560 0060 E-mail: skrifstofa@vh.is
<b>INDIA</b>	The Directorate General of Shipping Jahz Bhawan Walchand Hirachand Marg Bombay 400 001 INDIA Telephone: +91 22 263651 Telex: +DEGESHIP 2813-BOMBAY
<b>INDONESIA</b>	Director of Marine Safety Directorate-General Sea Communication (Department Perhubungan) JI. Merdeka Barat No.8 Jakarta Pusat. INDONESIA Telephone: +62 381 3269 Telefax: +62 384 0788
<b>IRAN</b>	Ports and Shipping Organization 751 Enghelab Avenue Tehran IRAN Telephone: +98 21 8809280 to 89 Telefax: +98 21 8804100 Telex: 212271 BNDR-IR

<b>Country</b>	<b>Contact information for the main designated national competent authority</b>
<b>IRELAND</b>	The Chief Surveyor Marine Survey Office Department of Transport Leeson Lane Dublin 2 IRELAND Telephone: +353 1 604 14 20 Telefax: +353 1 604 14 08 E-mail: mso@transport.ie
<b>ISRAEL</b>	Shipping and Ports Inspectorate Itzhak Rabin Government Complex Building 2 Pal-Yam 15a Haifa 31999 ISRAEL Telephone: +972 4 8632080 Telefax: +972 4 8632118 Email: techni@mot.gov.il
<b>ITALY</b>	Italian Coast Guard Headquarters Viale dell'Arte 16 00144 Rome ITALY Telephone: +39 06 5908 4919 Telefax: +39 06 5908 4918 Email: uff1.rep6.cogecap@infrastrutturetrasporti.it
<b>JAMAICA</b>	The Maritime Authority of Jamaica 4 <sup>th</sup> Floor, Dyoll Building 40 Knutsford Boulevard Kingston 5 JAMAICA, W.I. Telephone: +1 876 929 2201 +1 876 754 7260/5 Telex: +1 876 7256 Email: maj@jamaicaships.com Website: www.jamaicaships.com

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>JAPAN</b>	Inspection and Measurement Division Maritime Bureau Ministry of Land, Infrastructure and Transport 2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku Tokyo JAPAN Telephone: +81 3 5253 8639 Telefax: +81 3 5253 1644 Email: MRB_KSK@mlit.go.jp
<b>LATVIA</b>	Maritime Administration of Latvia 5 Trijadibas iela L V-1 048 Riga LATVIA Telephone: +371 70 62 171 +371 70 62 120 +371 70 62 117 Telefax: +371 78 60 082
<b>LIBERIA</b>	Office of the Commissioner of Maritime Affairs Bureau of Maritime Affairs, R.L. Tubman Boulevard P.O. Box 10-9042 1000 Monrovia 10 LIBERIA Telephone: +231 224 604 / 908 Telefax: +231 226 069  Office of the Deputy Commissioner of Maritime Affairs, R.L. Technical Division Marine Operations Department c/o Liberian International Ship & Corporate Registry 8619 Westwood Center Drive, Suite 300 Vienna, Virginia, 22182 U.S.A. Telephone: +1 703 790 3434 Telefax: +1 703 790 5655 Email: info@liscr.com Website: www.liscr.com

<b>Country</b>	<b>Contact information for the main designated national competent authority</b>
<b>MALAYSIA</b>	Director Marine Department Peninsular Malaysia P.O. Box 12 42007 Port Kelang Selangor MALAYSIA Telex: MA 39748
<b>MARSHALL ISLANDS</b>	Office of the Maritime Administrator Maritime Operations Department Republic of the Marshall Islands 11495 Commerce Park Drive Reston, Virginia 20191-1507 USA Telephone: +1 703 620 4880 Telefax: +1 703 476 8522 Telex: 248403 IRI UR Email: maritime@register-iri.com
<b>MEXICO</b>	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Secretaria de Comunicaciones y Transportes Nuevo León 210 Piso 3 Colonia Hipódromo Col. Santa Cruz Atoyac D.F.C.P. 06100 MEXICO Telephone: +52 55 526 53220 Fax: +52 55 557 43902 Email: jtlozano@sct.gob.mx
<b>MOROCCO</b>	Direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes Boulevard EI Hansali Casablanca MOROCCO Telephone: +1 212 227 8092 +1 212 222 1931 Telex: 24613 MARIMAR M 22824

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>NETHERLANDS</b>	<p>Ministry of Transport, Public Works and Water Management Directorate-General for Civil Aviation and Freight Transport P.O. Box 20904 2500 EX The Hague THE NETHERLANDS Telephone: +31 70 351 6171 Telefax: +31 70 351 1479</p> <p>Ministry of Transport, Public Works and Water Management Transport Information Centre P.O. Box 90653 2509 LR The Hague THE NETHERLANDS Telephone: +31 70 305 2444 Telefax: +31 70 305 2424 Email: <a href="mailto:vervoerinfo@ivw.nl">vervoerinfo@ivw.nl</a></p>
<b>NEW ZEALAND</b>	<p>Director of Maritime New Zealand Maritime New Zealand Level 8 Gen-i Tower 109 Featherston Street P.O. Box 27006 Wellington NEW ZEALAND Telephone: +64 4 473 0111 Telefax: +64 4 494 1263 E-Mail: <a href="mailto:dangerous.goods@maritimenz.govt.nz">dangerous.goods@maritimenz.govt.nz</a> Website: <a href="http://www.maritimenz.govt.nz">www.maritimenz.govt.nz</a></p>
<b>NORWAY</b>	<p>Norwegian Maritime Directorate Stensberggt. 27 P.O. Box 8123 Dep. 0032 Oslo NORWAY Telephone: +47 22 45 45 00 Telefax: +47 22 56 87 80 Email: <a href="mailto:postmottak@sjofartsdir.no">postmottak@sjofartsdir.no</a></p>

<b>Country</b>	<b>Contact information for the main designated national competent authority</b>
<b>PAKISTAN</b>	Mercantile Marine Department 70/4 Timber Hard N.M. Reclamation Keamari, Post Box No. 4534 Karachi 75620 PAKISTAN Telephone: +92 21 2851306 +92 21 2851307 Telefax: +92 21 4547472 (24 hours) +92 21 4547897 Telex: 29822 DGPS PK (24 hours)
<b>PANAMA</b>	Autoridad Marítima de Panamá Edificio 5534 Diablo Heights PO Box 8062 Panama 7 REPUBLIC OF PANAMA Telephone: +507 232 5100/5295 Telefax: +507 232 5527 Email: <a href="mailto:ampadmon@amp.gob.pa">ampadmon@amp.gob.pa</a> Website: <a href="http://www.amp.gob.pa">www.amp.gob.pa</a>
<b>PAPUA NEW GUINEA</b>	First Assistant Secretary Department of Transport Division of Marine P.O. Box 457 Konedobu PAPUA NEW GUINEA (PNG) Telephone: +675 211866 Telex: 22203
<b>PERU</b>	Dirección General de Capitanías y Guardacostas Marine de Guerra del Perú Constitución 150 Callao PERU Telephone: +51-1-4200162 Telefax: +51-1-4690505 Telex: 26042 PE DICAPI 26069 PE COSCTAL

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>PHILIPPINES</b>	Philippines Ports Authority Port of Manila Safety Staff P.O. Box 193 Port Area Manila 2803 PHILIPPINES Telephone: +63 2473441 to 49
<b>POLAND</b>	Ministry of Transport and Maritime Economy Department of Maritime and Inland Waters Administration ul. Chalubińskiego 4/6 00-928 Warsaw POLAND Telephone: +48 22 6 211 448 Telefax: +48 22 6 288 515 Telex: 816651 PKL PL
<b>PORTUGAL</b>	Direcção-Geral de Navegação e dos Transportes Marítimos Praça Luis de Camoes, 22 -2º Dto 1200 Lisboa PORTUGAL Telephone: +351 1 373821 Telefax: +351 1 373826 Telex: 16753 SEMM PO
<b>REPUBLIC OF KOREA</b>	Maritime Safety Policy Division Maritime Safety Bureau Ministry of Maritime Affairs and Fisheries 140-2 Gye-Dong, Jongno-Gu, Seoul, 110-793 REPUBLIC OF KOREA Telephone: +82 2 3674 6312 Telefax: +82 2 3674 6317
<b>RUSSIAN FEDERATION*</b>	Department of State Policy for Maritime and River Transport Ministry of Transport of the Russian Federation Rozhdestvenka Street, 1, bldg. 1 Moscow 109012 RUSSIAN FEDERATION Telephone: +7 495 926 14 74

\* Except for governmental explosives.

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>SAINT KITTS AND NEVIS</b>	Department of Maritime Affairs Director of Maritime Affairs Ministry of Transport P.O. Box 186 Needsmust ST. KITTS WI Tel: +869 466-7032/4846 Fax: +869 465-0604/9475 E-mail: Maritimeaffairs@yahoo.com
<b>SAUDI ARABIA</b>	Port Authority Saudi Arabia Civil Defence Riyadh SAUDI ARABIA Telephone: +966 1 464 9477
<b>SINGAPORE</b>	Maritime and Port Authority of Singapore Shipping Division 21st Storey PSA Building 460 Alexandra Road SINGAPORE 119963 Telephone: +65 375 1931/6223/1600 Telefax: +65 375 6231 Email: shipping@mpa.gov.sg
<b>SLOVENIA</b>	Uprava Republike Siovenije za pomorstvo Ukmarjev trg 2 66 000 Koper SLOVENIA Telephone: +386 66 271 216 Telefax: +386 66 271 447 Telex: +34 235 UP POM SI
<b>SOUTH AFRICA</b>	South African Maritime Safety Authority P.O. Box 13186 Hatfield 0028 Pretoria SOUTH AFRICA Telephone: +27 12 342 3049 Telefax: +27 12 342 3160  South African Maritime Safety Authority Hatfield Gardens, Block E (Ground Floor) Corner Arcadia and Grosvenor Street Hatfield 0083 Pretoria SOUTH AFRICA

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>SPAIN</b>	Dirección General de la Marina Mercante Subdirección General de Trafico, Seguridad y Contaminación c/Ruiz de Alarcón, 1 28014 Madrid SPAIN Telephone: +34 91 597 92 69/70 Telefax: +34 91 597 92 87 Email: mercancias.peligrosas@mfom.es
<b>SWEDEN</b>	Swedish Maritime Administration Maritime Safety Inspectorate Ship Technical Division SE-601 78 Norrköping SWEDEN Telephone: +46 11 191000 Telefax: +46 11 239934 E-mail: inspektion@sjofartsverket.se
<b>SWITZERLAND</b>	Office suisse de la navigation maritime Nauenstrasse 49 P.O. Box CH-4002 Basel SWITZERLAND Telephone: +41 61 27091 20 Telefax: +41 61 270 91 29 Email: dv-ssa@eda.admin.ch
<b>THAILAND</b>	Ministry of Transport and Communications Ratchadamnoen-Nok Avenue Bangkok 10100 THAILAND Telephone: +66 2 2813422 Telefax: +66 2 2801714 Telex: 70000 MINOCOM TH
<b>TUNISIA</b>	Ministère du Transport Direction Générale de la Marine Marchande Avenue 7 novembre (près l'aéroport) 2035 Tunis B.P. 179 Tunis cedex TUNISIA Telephone: +216 71 806 362 Telefax: +216 71 806 413

Country	Contact information for the main designated national competent authority
<b>UNITED KINGDOM</b>	Maritime and Coastguard Agency Bay 2/21 Spring Place 105 Commercial Road Southampton, SO15 1EG UNITED KINGDOM Telephone: +44 23 8032 9182 / 100 Telefax: +44 23 8032 9204 Email: dangerous.goods@mcga.gov.uk
<b>UNITED STATES</b>	US Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration Office of International Standards 400 Seventh Street SW Washington, D.C. 20590-0001 U.S.A. Telephone: +1 202 366 0656 Telefax: +1 202 366 5713 Email: infocntr@dot.gov Website: hazmat.dot.gov  United States Coast Guard Hazardous Materials Standards Division (G-PSO-3) 2100 Second Street SW Washington, D.C. 20593-0001 U.S.A. Telephone: +1 202 267 1577 +1 202 267 1217 Telefax: +1 202 267 4570
<b>URUGUAY</b>	Prefectura del Puerto de Montevideo Rambla 25 de Agosto de 1825 S/N Montevideo URUGUAY Telephone: +598 2 960123 +598 2 960022 Telex: 23929 COMAPRE-UY
<b>VANUATU</b>	Commissioner of Maritime Affairs Vanuatu Maritime Authority P.O Box 320 Port Vila VANUATU Telephone: +678 23128 Telefax: +678 22949 Email: vma@vanuatu.com.vu



## **Appendix A**

In the table for class 6.2, amend the proper shipping name to read “BIOLOGICAL SUBSTANCES, CATEGORY B”.

In the table for class 8, amend the proper shipping name of UN No.1740 to read “HYDROGEN DIFLUORIDE, SOLID, N.O.S.”, and add a new entry under Specific entries “8” “6.1” “3471” “HYDROGEN DIFLUORIDE SOLUTION, N.O.S.”.

## Index

Delete the entries for “1,4-Benzenediol”, “p-Dihydroxybenzene”, “Hydroquinol”, “HYDROQUINONE, SOLID”, “Quinol” and “HYDROQUINONE SOLUTION”.

Delete all entries relevant to UN nos.1014, 1015, 1979, 1980, 1981, 2600, 2662 and 3435.

Delete all entries relevant to UN nos. 1366, 1370, 2005, 2445, 3051, 3052, 3053, 3076, 3433 and 3461.

Amend the proper shipping names for UN nos.1143, 1740, 1779, 1848, 2823, 2993, 3245, 3256 and 3373.

Add entries relevant to UN Nos.3412 (two entries depending upon the concentration of acid), 3463, 3469, 3470, 3471, 3472 and 3473.

In column (2) of the entry for “*ortho*-Aminoanisole, see”, replace “P” with “-”.

In column (4) of the entry for “n-Amylbenzene, see Note 1” add “-”.

In column (2) of the entry for “BUTANEDIONE”, delete “P”.

In column (4) of the entry for “Camphechlor”, insert “-”.

Delete the entry for “Copper Chloride (solution)”.

In column (2) of the entry for “Cupric Chloride, see”, replace “P” with “PP”.

In column (2) of the entry for “Cuprous Chloride, see”, replace “P” with “PP”.

In column (2) of the entry for “DICYCLOHEXYLAMMONIUM NITRITE”, replace “P” with “-”.

In the entry for “Difluoroethane and Dichlorodifluoromethane, Azeotropic Mixture with approximately 74% dichlorodifluoromethane, see DICHLORODIFLUOROMETHANE and DIFLUOROETHANE, AZEOTROPIC MIXTURE”, amend “and” to read “AND”.

In column (4) of the entry for “Dioxathion” insert “-”.

In column (2) of the entries for “FIBRES, VEGETABLE with oil” and “FIBRES, ANIMAL with oil”, add “N.O.S.”.

In column (2) of the entry for ORGANIC PEROXIDE TYPE B, SOLID, TEMPERATURE CONTROLLED, replace “●” with “-”.

Amend “ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, SOLID, TOXIC” to read “ORGANOMETALLIC COMPOUND, SOLID, TOXIC”.

In column (2) of the entry for “OXIDIZING SOLID, FLAMMABLE, N.O.S.” replace “-” with “●”.

In column (2) of the entry for “OXIDIZING SOLID, SELF-HEATING, N.O.S.” replace “-” with “●”.

Amend “1,2-PROPYLENEDIAMINES” to read “1,2-PROPYLENEDIAMINE”.

In column (2) of the entry for “SELF-HEATING SOLID, OXIDIZING, N.O.S.” replace “-” with “●”.

Delete the entry for “Sodium Alloys (liquid), *see also* POTASSIUM SODIUM ALLOYS”.

In column (2) of the entry for “WATER-REACTIVE SOLID, OXIDIZING, N.O.S.” replace “-” with “●”.

\*\*\*

**ANNEX 6****RESOLUTION MSC.206(81)  
(adopted on 18 May 2006)****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL  
CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution MSC.98(73) by which it adopted the International Code for Fire Safety Systems (hereinafter referred to as “the FSS Code”), which has become mandatory under chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as “the Convention”),

NOTING ALSO article VIII(b) and regulation II-2/3.22 of the Convention concerning the procedure for amending the FSS Code,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the FSS Code, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the FSS Code, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR  
FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)**

**CHAPTER 5  
FIXED GAS FIRE-EXTINGUISHING SYSTEMS**

The existing text of chapter 5 is replaced by the following:

**“1 Application**

This chapter details the specifications for fixed gas fire-extinguishing systems as required by chapter II-2 of the Convention.

**2 Engineering specifications**

*2.1 General*

*2.1.1 Fire-extinguishing medium*

2.1.1.1 Where the quantity of the fire-extinguishing medium is required to protect more than one space, the quantity of medium available need not be more than the largest quantity required for any one space so protected. The system shall be fitted with normally closed control valves arranged to direct the agent into the appropriate space.

2.1.1.2 The volume of starting air receivers, converted to free air volume, shall be added to the gross volume of the machinery space when calculating the necessary quantity of the fire-extinguishing medium. Alternatively, a discharge pipe from the safety valves may be fitted and led directly to the open air.

2.1.1.3 Means shall be provided for the crew to safely check the quantity of the fire-extinguishing medium in the containers.

2.1.1.4 Containers for the storage of fire-extinguishing medium, piping and associated pressure components shall be designed to pressure codes of practice to the satisfaction of the Administration having regard to their locations and maximum ambient temperatures expected in service.\*

---

\* Publication ISO – 9809/1: Refillable seamless steel gas cylinders (design, construction and testing);  
ISO – 3500: Seamless steel CO<sub>2</sub> cylinders. For fixed fire-fighting installations on ships, specifying the principal external dimensions, accessories, filling ratio and marking for seamless steel CO<sub>2</sub> cylinders used in fixed fire-fighting installations on ships, in order to facilitate their interchange ability;  
ISO – 5923: Fire protection – Fire-extinguishing media – Carbon dioxide;  
ISO – 13769: Gas cylinders – Stamp marking;  
ISO – 6406: Periodic inspection and testing of seamless steel gas cylinders;  
ISO – 9329, part 1: Seamless steel tubes for pressure purposes – Technical delivery conditions – Part 1: Unalloyed steels with specified room temperature properties;  
ISO – 9329, part 2: Seamless steel tubes for pressure purposes – Technical delivery conditions – Part 2: Unalloyed and alloyed steels with specified elevated temperature properties;  
ISO – 9330, part 1: Welded steel tubes for pressure purposes – Technical delivery conditions – Part 1: Unalloyed steel tubes with specified room temperature properties;  
ISO – 9330, part 2: Welded steel tubes for pressure purposes – Technical delivery conditions – Part 2: Electric resistance and induction welded unalloyed and alloyed steel tubes with specified elevated temperature properties.

## 2.1.2 Installation requirements

2.1.2.1 The piping for the distribution of fire-extinguishing medium shall be arranged and discharge nozzles so positioned that a uniform distribution of the medium is obtained. System flow calculations shall be performed using a calculation technique acceptable to the Administration.

2.1.2.2 Except as otherwise permitted by the Administration, pressure containers required for the storage of fire-extinguishing medium, other than steam, shall be located outside the protected spaces in accordance with regulation II-2/10.4.3 of the Convention.

2.1.2.3 Spare parts for the system shall be stored on board and be to the satisfaction of the Administration.

2.1.2.4 In piping sections where valve arrangements introduce sections of closed piping, such sections shall be fitted with a pressure relief valve and the outlet of the valve shall be led to open deck.

2.1.2.5 All discharge piping, fittings and nozzles in the protected spaces shall be constructed of materials having a melting temperature which exceeds 925°C. The piping and associated equipment shall be adequately supported.

2.1.2.6 A fitting shall be installed in the discharge piping to permit the air testing as required by paragraph 2.2.3.1.

## 2.1.3 System control requirements

2.1.3.1 The necessary pipes for conveying fire-extinguishing medium into the protected spaces shall be provided with control valves so marked as to indicate clearly the spaces to which the pipes are led. Suitable provisions shall be made to prevent inadvertent release of the medium into the space. Where a cargo space fitted with a gas fire-extinguishing system is used as a passenger space, the gas connection shall be blanked during such use. The pipes may pass through accommodations providing that they are of substantial thickness and that their tightness is verified with a pressure test, after their installation, at a pressure head not less than 5 N/mm<sup>2</sup>. In addition, pipes passing through accommodation areas shall be joined only by welding and shall not be fitted with drains or other openings within such spaces. The pipes shall not pass through refrigerated spaces.

2.1.3.2 Means shall be provided for automatically giving audible and visual warning of the release of fire-extinguishing medium into any ro-ro spaces and other spaces in which personnel normally work or to which they have access. The audible alarms shall be located so as to be audible throughout the protected space with all machinery operating, and the alarms should be distinguished from other audible alarms by adjustment of sound pressure or sound patterns. The pre-discharge alarm shall be automatically activated (e.g., by opening of the release cabinet door). The alarm shall operate for the length of time needed to evacuate the space, but in no case less than 20 s before the medium is released. Conventional cargo spaces and small spaces (such as compressor rooms, paint lockers, etc.) with only a local release need not be provided with such an alarm.

2.1.3.3 The means of control of any fixed gas fire-extinguishing system shall be readily accessible, simple to operate and shall be grouped together in as few locations as possible at positions not likely to be cut off by a fire in a protected space. At each location there shall be clear instructions relating to the operation of the system having regard to the safety of personnel.

2.1.3.4 Automatic release of fire-extinguishing medium shall not be permitted, except as permitted by the Administration.

## 2.2 *Carbon dioxide systems*

### 2.2.1 Quantity of fire-extinguishing medium

2.2.1.1 For cargo spaces, the quantity of carbon dioxide available shall, unless otherwise provided, be sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30% of the gross volume of the largest cargo space to be protected in the ship.

2.2.1.2 For machinery spaces, the quantity of carbon dioxide carried shall be sufficient to give a minimum volume of free gas equal to the larger of the following volumes, either:

- .1 40% of the gross volume of the largest machinery space so protected, the volume to exclude that part of the casing above the level at which the horizontal area of the casing is 40% or less of the horizontal area of the space concerned taken midway between the tank top and the lowest part of the casing; or
- .2 35% of the gross volume of the largest machinery space protected, including the casing.

2.2.1.3 The percentages specified in paragraph 2.2.1.2 above may be reduced to 35% and 30%, respectively, for cargo ships of less than 2,000 gross tonnage where two or more machinery spaces, which are not entirely separate, are considered as forming one space.

2.2.1.4 For the purpose of this paragraph the volume of free carbon dioxide shall be calculated at 0.56 m<sup>3</sup>/kg.

2.2.1.5 For machinery spaces, the fixed piping system shall be such that 85% of the gas can be discharged into the space within 2 min.

### 2.2.2 Controls

Carbon dioxide systems shall comply with the following requirements:

- .1 two separate controls shall be provided for releasing carbon dioxide into a protected space and to ensure the activation of the alarm. One control shall be used for opening the valve of the piping which conveys the gas into the protected space and a second control shall be used to discharge the gas from its storage containers. Positive means shall be provided so they can only be operated in that order; and

- .2 the two controls shall be located inside a release box clearly identified for the particular space. If the box containing the controls is to be locked, a key to the box shall be in a break-glass-type enclosure conspicuously located adjacent to the box.

### 2.2.3 Testing of the installation

When the system has been installed, pressure-tested and inspected, the following shall be carried out:

- .1 a test of the free air flow in all pipes and nozzles; and
- .2 a functional test of the alarm equipment.

### 2.2.4 Low-pressure CO<sub>2</sub> system

Where a low pressure CO<sub>2</sub> system is fitted to comply with this regulation, the following applies.

2.2.4.1 The system control devices and the refrigerating plants shall be located within the same room where the pressure vessels are stored.

2.2.4.2 The rated amount of liquid carbon dioxide shall be stored in vessel(s) under the working pressure in the range of 1.8 N/mm<sup>2</sup> to 2.2 N/mm<sup>2</sup>. The normal liquid charge in the container shall be limited to provide sufficient vapour space to allow for expansion of the liquid under the maximum storage temperatures than can be obtained corresponding to the setting of the pressure relief valves but shall not exceed 95% of the volumetric capacity of the container.

2.2.4.3 Provision shall be made for:

- .1 pressure gauge;
- .2 high pressure alarm: not more than setting of the relief valve;
- .3 low pressure alarm: not less than 1.8 N/mm<sup>2</sup>;
- .4 branch pipes with stop valves for filling the vessel;
- .5 discharge pipes;
- .6 liquid CO<sub>2</sub> level indicator, fitted on the vessel(s); and
- .7 two safety valves.

2.2.4.4 The two safety relief valves shall be arranged so that either valve can be shut off while the other is connected to the vessel. The setting of the relief valves shall not be less than 1.1 times working pressure. The capacity of each valve shall be such that the vapours generated under fire condition can be discharged with a pressure rise not more than 20% above the setting pressure. The discharge from the safety valves shall be led to the open.

2.2.4.5 The vessel(s) and outgoing pipes permanently filled with carbon dioxide shall have thermal insulation preventing the operation of the safety valve in 24 h after de-energizing the plant, at ambient temperature of 45°C and an initial pressure equal to the starting pressure of the refrigeration unit.

2.2.4.6 The vessel(s) shall be serviced by two automated completely independent refrigerating units solely intended for this purpose, each comprising a compressor and the relevant prime mover, evaporator and condenser.

2.2.4.7 The refrigerating capacity and the automatic control of each unit shall be so as to maintain the required temperature under conditions of continuous operation during 24 h at sea temperatures up to 32°C and ambient air temperatures up to 45°C.

2.2.4.8 Each electric refrigerating unit shall be supplied from the main switchboard busbars by a separate feeder.

2.2.4.9 Cooling water supply to the refrigerating plant (where required) shall be provided from at least two circulating pumps one of which being used as a stand-by. The stand-by pump may be a pump used for other services so long as its use for cooling would not interfere with any other essential service of the ship. Cooling water shall be taken from not less than two sea connections, preferably one port and one starboard.

2.2.4.10 Safety relief devices shall be provided in each section of pipe that may be isolated by block valves and in which there could be a build-up of pressure in excess of the design pressure of any of the components.

2.2.4.11 Audible and visual alarms shall be given in a central control station or, in accordance with regulation II-1/51, where a central control station is not provided, when:

- .1 the pressure in the vessel(s) reaches the low and high values according to paragraph 2.2.4.2;
- .2 any one of the refrigerating units fails to operate; or
- .3 the lowest permissible level of the liquid in the vessels is reached.

2.2.4.12 If the system serves more than one space, means for control of discharge quantities of CO<sub>2</sub> shall be provided, e.g. automatic timer or accurate level indicators located at the control position(s).

2.2.4.13 If a device is provided which automatically regulates the discharge of the rated quantity of carbon dioxide into the protected spaces, it shall be also possible to regulate the discharge manually.

### 2.3 *Requirements of steam systems*

The boiler or boilers available for supplying steam shall have an evaporation of at least 1 kg of steam per hour for each 0.75 m<sup>3</sup> of the gross volume of the largest space so protected. In addition to complying with the foregoing requirements, the systems in all respects shall be as determined by, and to the satisfaction of, the Administration.

## 2.4 *Systems using gaseous products of fuel combustion*

### 2.4.1 General

Where gas other than carbon dioxide or steam, as permitted by paragraph 2.3, is produced on the ship and is used as a fire-extinguishing medium, the system shall comply with the requirements in paragraph 2.4.2.

### 2.4.2 Requirements of the systems

#### 2.4.2.1 Gaseous products

Gas shall be a gaseous product of fuel combustion in which the oxygen content, the carbon monoxide content, the corrosive elements and any solid combustible elements in a gaseous product shall have been reduced to a permissible minimum.

#### 2.4.2.2 Capacity of fire-extinguishing systems

2.4.2.2.1 Where such gas is used as the fire-extinguishing medium in a fixed fire-extinguishing system for the protection of machinery spaces, it shall afford protection equivalent to that provided by a fixed system using carbon dioxide as the medium.

2.4.2.2.2 Where such gas is used as the fire-extinguishing medium in a fixed fire-extinguishing system for the protection of cargo spaces, a sufficient quantity of such gas shall be available to supply hourly a volume of free gas at least equal to 25% of the gross volume of the largest space protected in this way for a period of 72 h.

## 2.5 *Equivalent fixed gas fire-extinguishing systems for machinery spaces and cargo pump-rooms*

Fixed gas fire-extinguishing systems equivalent to those specified in paragraphs 2.2 to 2.4 shall be approved by the Administration based on the guidelines developed by the Organization.\*”

\*\*\*

---

\* Refer to the Revised guidelines for the approval of equivalent fixed gas fire-extinguishing systems, as referred to in SOLAS 74, for machinery spaces and cargo pump rooms (MSC/Circ.848) and the Guidelines for the approval of fixed aerosol fire-extinguishing systems equivalent to fixed gas fire-extinguishing systems, as referred to in SOLAS 74, for machinery spaces (MSC/Circ.1007).



**ANNEX 7**

**RESOLUTION MSC.207(81)  
(adopted on 18 May 2006)**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE  
INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCE (LSA) CODE**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution MSC.48(66), by which it adopted the International Life-Saving Appliance Code (hereinafter referred to as “the LSA Code”), which has become mandatory under chapter III of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as “the Convention”),

NOTING ALSO article VIII(b) and regulation III/3.10 of the Convention concerning the procedure for amending the LSA Code,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the LSA Code, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the LSA Code, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO  
THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCE (LSA) CODE**

**CHAPTER I  
GENERAL**

- 1 The existing subparagraph .2 of paragraph 1.2.2 is replaced by the following:  

“2 not be damaged in stowage throughout the air temperature range -30°C to +65°C and, in the case of personal life-saving appliances, unless otherwise specified, remain operational throughout the air temperature range -15°C to +40°C;”
- 2 The existing subparagraph .6 of paragraph 1.2.2 is replaced by the following:  

“6 be of international or vivid reddish orange, or a comparably highly visible colour on all parts where this will assist detection at sea;”

**CHAPTER II  
PERSONAL LIFE-SAVING APPLIANCES**

- 3 The words “sufficient to operate the quick-release arrangement” in paragraph 2.1.1.7 are replaced by the words “of not less than 4 kg”.
- 4 In paragraph 2.1.3, the word “and” is moved from the end of subparagraph .4 to the end of subparagraph .5, and the following new subparagraph .6 is added:  

“6 be provided with a quick-release arrangement that will automatically release and activate the signal and associated self-igniting light connected to a lifebuoy having a mass of not more than 4 kg.”
- 5 The existing section 2.2 is replaced by the following:  

**“2.2 Lifejackets**

*2.2.1 General requirements for lifejackets*

2.2.1.1 A lifejacket shall not sustain burning or continue melting after being totally enveloped in a fire for a period of 2 s.

2.2.1.2 Lifejackets shall be provided in three sizes in accordance with table 2.1. If a lifejacket fully complies with the requirements of two adjacent size ranges, it may be marked with both size ranges, but the specified ranges shall not be divided. Lifejackets shall be marked by either weight or height, or by both weight and height, according to table 2.1.

**Table 2.1 – Lifejacket sizing criteria**

<b>Lifejacket marking</b>	<b>Infant</b>	<b>Child</b>	<b>Adult</b>
User's size:			
Weight (kg)	less than 15	15 or more but less than 43	43 or more
Height (cm)	less than 100	100 or more but less than 155	155 or more

2.2.1.3 If an adult lifejacket is not designed to fit persons weighing up to 140 kg and with a chest girth of up to 1,750 mm, suitable accessories shall be available to allow it to be secured to such persons.

2.2.1.4 The in-water performance of a lifejacket shall be evaluated by comparison to the performance of a suitable size standard reference lifejacket, i.e. reference test device (RTD) complying with the recommendations of the Organization.\*

2.2.1.5 An adult lifejacket shall be so constructed that:

- .1 at least 75% of persons who are completely unfamiliar with the lifejacket can correctly don it within a period of 1 min without assistance, guidance or prior demonstration;
- .2 after demonstration, all persons can correctly don it within a period of 1 min without assistance;
- .3 it is clearly capable of being worn in only one way or inside-out and, if donned incorrectly, it is not injurious to the wearer;
- .4 the method of securing the lifejacket to the wearer has quick and positive means of closure that do not require tying of knots;
- .5 it is comfortable to wear; and
- .6 it allows the wearer to jump into the water from a height of at least 4.5 m while holding on to the lifejacket, and from a height of at least 1m with arms held overhead, without injury and without dislodging or damaging the lifejacket or its attachments.

2.2.1.6 When tested according to the recommendations of the Organization on at least 12 persons, adult lifejackets shall have sufficient buoyancy and stability in calm fresh water to:

---

\* Refer to the Revised Recommendation on testing of life-saving appliances (resolution MSC.81(70)), as amended.

- .1 lift the mouth of exhausted or unconscious persons by an average height of not less than the average provided by the adult RTD;
- .2 turn the body of unconscious, face-down persons in the water to a position where the mouth is clear of the water in an average time not exceeding that of the RTD, with the number of persons not turned by the lifejacket no greater than that of the RTD;
- .3 incline the body backwards from the vertical position for an average torso angle of not less than that of the RTD minus 5°;
- .4 lift the head above horizontal for an average faceplane angle of not less than that of the RTD minus 5°; and
- .5 return the wearer to a stable face-up position after being destabilized when floating in the flexed foetal position.\*

2.2.1.7 An adult lifejacket shall allow the person wearing it to swim a short distance and to board a survival craft.

2.2.1.8 An infant or child lifejacket shall perform the same as an adult lifejacket except as follows:

- .1 donning assistance is permitted for small children and infants;
- .2 the appropriate child or infant RTD shall be used in place of the adult RTD; and
- .3 assistance may be given to board a survival craft, but wearer mobility shall not be reduced to any greater extent than by the appropriate size RTD.

2.2.1.9 With the exception of freeboard and self-righting performance, the requirements for infant lifejackets may be relaxed, if necessary, in order to:

- .1 facilitate the rescue of the infant by a caretaker;
- .2 allow the infant to be fastened to a caretaker and contribute to keeping the infant close to the caretaker;
- .3 keep the infant dry, with free respiratory passages;
- .4 protect the infant against bumps and jolts during evacuation; and
- .5 allow a caretaker to monitor and control heat loss by the infant.

---

\* Refer to the illustration on page 11 of the IMO Pocket Guide to Cold Water Survival and to the Revised Recommendation on testing of life-saving appliances (resolution MSC.81(70)), as amended.

2.2.1.10 In addition to the markings required by paragraph 1.2.2.9, an infant or child lifejacket shall be marked with:

- .1 the size range in accordance with paragraph 2.2.1.2; and
- .2 an “infant” or “child” symbol as shown in the “infant’s lifejacket” or “child’s lifejacket” symbol adopted by the Organization.\*

2.2.1.11 A lifejacket shall have buoyancy which is not reduced by more than 5% after 24 h submersion in fresh water.

2.2.1.12 The buoyancy of a lifejacket shall not depend on the use of loose granulated materials.

2.2.1.13 Each lifejacket shall be provided with means of securing a lifejacket light as specified in paragraph 2.2.3 such that it shall be capable of complying with paragraphs 2.2.1.5.6 and 2.2.3.1.3.

2.2.1.14 Each lifejacket shall be fitted with a whistle firmly secured by a lanyard.

2.2.1.15 Lifejacket lights and whistles shall be selected and secured to the lifejacket in such a way that their performance in combination is not degraded.

2.2.1.16 A lifejacket shall be provided with a releasable buoyant line or other means to secure it to a lifejacket worn by another person in the water.

2.2.1.17 A lifejacket shall be provided with a suitable means to allow a rescuer to lift the wearer from the water into a survival craft or rescue boat.

## 2.2.2 *Inflatable lifejackets*

A lifejacket which depends on inflation for buoyancy shall have not less than two separate compartments, shall comply with the requirements of paragraph 2.2.1 and shall:

- .1 inflate automatically upon immersion, be provided with a device to permit inflation by a single manual motion and be capable of having each chamber inflated by mouth;
- .2 in the event of loss of buoyancy in any one compartment be capable of complying with the requirements of paragraphs 2.2.1.5, 2.2.1.6 and 2.2.1.7; and
- .3 comply with the requirements of paragraph 2.2.1.11 after inflation by means of the automatic mechanism.

---

\* Refer to Symbols related to life-saving appliances and arrangements, adopted by the Organization by resolution A.760(18), as amended.

### 2.2.3 *Lifejacket lights*

#### 2.2.3.1 Each lifejacket light shall:

- .1 have a luminous intensity of not less than 0.75 cd in all directions of the upper hemisphere;
- .2 have a source of energy capable of providing a luminous intensity of 0.75 cd for a period of at least 8 h;
- .3 be visible over as great a segment of the upper hemisphere as is practicable when attached to a lifejacket; and
- .4 be of white colour.

#### 2.2.3.2 If the light referred to in paragraph 2.2.3.1 is a flashing light, it shall, in addition:

- .1 be provided with a manually operated switch; and
- .2 flash at a rate of not less than 50 flashes and not more than 70 flashes per minute with an effective luminous intensity of at least 0.75 cd.”

6 The word “The” in the beginning of paragraph 2.3.1.1 is replaced by the word “An”.

7 The existing subparagraph .1 of paragraph 2.3.1.1 is replaced by the following:

“1 it can be unpacked and donned without assistance within 2 min, taking into account donning of any associated clothing<sup>\*</sup>, donning of a lifejacket if the immersion suit must be worn in conjunction with a lifejacket to meet the requirements of paragraph 2.3.1.2, and inflation of orally inflatable chambers if fitted;”

8 The existing subparagraph .3 of paragraph 2.3.1.1 is replaced by the following:

“.3 it will cover the whole body with the exception of the face, except that covering for the hands may be provided by separate gloves which shall be permanently attached to the suit;”

9 The existing paragraph 2.3.1.2 is replaced by the following:

“2.3.1.2 An immersion suit on its own, or worn in conjunction with a lifejacket if necessary, shall have sufficient buoyancy and stability in calm fresh water to:

- .1 lift the mouth of an exhausted or unconscious person clear of the water by not less than 120 mm; and

---

\* Refer to paragraph 3.1.3 of the Recommendation on testing of life-saving appliances, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.81(70), as amended.

.2 allow the wearer to turn from a face-down to a face-up position in not more than 5 s.”

10 In paragraph 2.3.1.3.3, the words “or its attachments,” are inserted between the words “the immersion suit” and “or being injured”.

11 In paragraph 2.3.1.4, the number “2.2.1.8” is replaced by “2.2.1.14”.

12 The following new paragraphs 2.3.1.5 and 2.3.1.6 are inserted after the existing paragraph 2.3.1.4:

“2.3.1.5 An immersion suit which has buoyancy and is designed to be worn without a lifejacket shall be provided with a releasable buoyant line or other means to secure it to a suit worn by another person in the water.

2.3.1.6 An immersion suit which has buoyancy and is designed to be worn without a lifejacket shall be provided with a suitable means to allow a rescuer to lift the wearer from the water into a survival craft or rescue boat.”

13 The existing paragraph 2.3.1.5 is replaced by the following:

“2.3.1.7 If an immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket, the lifejacket shall be worn over the immersion suit. Persons wearing such an immersion suit shall be able to don a lifejacket without assistance. The immersion suit shall be marked to indicate that it must be worn in conjunction with a compatible lifejacket.”

14 The following new paragraph 2.3.1.8 is added:

“2.3.1.8 An immersion suit shall have buoyancy which is not reduced by more than 5% after 24 h submersion in fresh water and does not depend on the use of loose granulated materials.”

15 The existing paragraph 2.3.3 is deleted.

16 The word “The” in the beginning of paragraph 2.4.1.1 is replaced by the word “An”.

17 The existing subparagraph .3 of paragraph 2.4.1.1 is replaced by the following:

“.3 covers the whole body except, where the Administration so permits, the feet; covering for the hands and head may be provided by separate gloves and a hood, both of which shall be permanently attached to the suit;”

18 The existing paragraph 2.4.1.2 is deleted and paragraphs 2.4.1.3 and 2.4.1.4 are renumbered as paragraphs 2.4.1.2 and 2.4.1.3 respectively.

19 The words “or its attachments,” are inserted between the words “the suit” and “or being injured” in subparagraph .2 of the renumbered paragraph 2.4.1.2.

20 The renumbered paragraph 2.4.1.3 is replaced by the following:

“2.4.1.3 An anti-exposure suit shall be fitted with a light complying with the requirements of paragraph 2.2.3 such that it shall be capable of complying with paragraphs 2.2.3.1.3 and 2.4.1.2.2, and the whistle prescribed by paragraph 2.2.1.14.”

21 The existing subparagraph .2 of paragraph 2.4.2.1 is replaced by the following:

“.2 be so constructed that, when worn as marked and following one jump into the water which totally submerges the wearer, the suit continues to provide sufficient thermal protection to ensure that when it is worn in calm circulating water at a temperature of 5°C, the wearer’s body core temperature does not fall at a rate of more than 1.5°C per hour, after the first 0.5 h.”

\*\*\*

**ANNEX 8****RESOLUTION MSC.208(81)  
(adopted on 18 May 2006)****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE GUIDELINES FOR THE AUTHORIZATION  
OF ORGANIZATIONS ACTING ON BEHALF OF THE ADMINISTRATION  
(RESOLUTION A.739(18))**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution A.739(18) by which the Assembly adopted the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration (herewith referred to as “the Guidelines”), which have become mandatory under chapter XI-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as “the Convention”),

NOTING ALSO article VIII(b) and regulation XI-1/1 of the Convention concerning the procedure for amending the Guidelines,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the Guidelines, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE GUIDELINES FOR THE AUTHORIZATION OF  
ORGANIZATIONS ACTING ON BEHALF OF THE ADMINISTRATION  
(RESOLUTION A.739(18))**

**APPENDIX 1**

**MINIMUM STANDARDS FOR RECOGNIZED ORGANIZATIONS ACTING  
ON BEHALF OF THE ADMINISTRATION**

The following new paragraph 2-1 is added after the existing paragraph 2:

“2-1 The organization should perform survey and certification functions of a statutory nature by the use of only exclusive surveyors and auditors, being persons solely employed by the organization, duly qualified, trained and authorized to execute all duties and activities incumbent upon their employer, within their level of work responsibility. While still remaining responsible for the certification on behalf of the flag State, the organization may subcontract radio surveys to non-exclusive surveyors in accordance with the relevant provisions of resolution A.789(19).”

\*\*\*

**ANNEX 9****RESOLUTION MSC.209(81)  
(adopted on 18 May 2006)****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE SEAFARERS' TRAINING,  
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING CODE (STCW CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER Article XII and regulation I/1.2.3 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending Part A of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to Part A of the STCW Code, proposed and circulated in accordance with article XII(1)(a)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article XII(1)(a)(iv) of the Convention, amendments to the STCW Code, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article XII(1)(a)(vii)(2) of the Convention, that the said amendments to the STCW Code shall be deemed to have been accepted on 1 July 2007, unless, prior to that date, more than one third of Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross tonnage or more, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Parties to the Convention to note that, in accordance with article XII(1)(a)(ix) of the Convention, the annexed amendments to the STCW Code shall enter into force on 1 January 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article XII(1)(a)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE SEAFARERS' TRAINING,  
 CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) CODE**

**PART A**

**MANDATORY STANDARDS REGARDING PROVISIONS OF THE ANNEX TO THE  
 STCW CONVENTION**

1 The existing title of chapter VI is replaced by the following:

**“Standards regarding emergency, occupational safety, security,  
 medical care and survival functions”**

2 In chapter VI, section A-VI/2, the existing table A-VI/2-2 is replaced by the following table:

“

<b>Column 1</b>	<b>Column 2</b>	<b>Column 3</b>	<b>Column 4</b>
<b>Competence</b>	<b>Knowledge, understanding and proficiency</b>	<b>Methods for demonstrating competence</b>	<b>Criteria for evaluating competence</b>
Understand the construction, maintenance, repair and outfitting of fast rescue boats	Construction and outfit of fast rescue boats and individual items of their equipment  Knowledge of the maintenance, emergency repairs of fast rescue boats and the normal inflation and deflation of buoyancy compartments of inflated fast rescue boats	Assessment of evidence obtained from practical instruction	The method of carrying out routine maintenance and emergency repairs  Identify components and required equipment for fast rescue boats
Take charge of the launching equipment and appliance, as commonly fitted during launch and recovery	Assessment of the readiness of launch equipment and launch appliance of fast rescue boats for immediate launch and operation  Understand the operation and limitations of the winch, brakes, falls, painters, motion compensation and other equipment as commonly fitted  Safety precautions during launch and recovery of a fast rescue boat  Launching and recovery of fast rescue boat in prevailing and adverse weather and sea conditions	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to control safe launching and recovery of fast rescue boat, with equipment as fitted	Ability to prepare and take charge of the launch equipment and appliance during launching and recovery of fast rescue boat

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Take charge of the fast rescue boat as commonly fitted during launch and recovery	<p>Assessment of the readiness of fast rescue boats and related equipment for immediate launch and operation</p> <p>Safety precautions during launch and recovery of a fast rescue boat</p> <p>Launch and recovery of fast rescue boat in prevailing and adverse weather and sea conditions</p>	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to conduct safe launching and recovery of fast rescue boat, with equipment as fitted	Ability to take charge of the fast rescue boat during launching and recovery
Take charge of a fast rescue boat after launch	<p>Particular characteristic, facilities and limitations of fast rescue boats</p> <p>Procedures for the righting of a capsized fast rescue boat</p> <p>How to handle a fast rescue boat in prevailing and adverse weather and sea conditions</p> <p>Navigational and safety equipment available in a fast rescue boat</p> <p>Search patterns and environmental factors affecting their execution</p>	<p>Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Right a capsized fast rescue boat</li> <li>.2 Handle a fast rescue boat in prevailing weather and sea conditions</li> <li>.3 Swim in special equipment</li> <li>.4 Use communications and signalling equipment between the fast rescue boat and helicopter and a ship</li> <li>.5 Use the emergency equipment carried</li> <li>.6 Recover a casualty from the water and transfer a casualty to a rescue helicopter or to a ship or to a place of safety</li> </ol>	Demonstration of operation of fast rescue boats within equipment limitations in prevailing weather conditions

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
		.7 Carry out search patterns, taking account of environmental factors	
Operate a fast rescue boat engine	Methods of starting and operating a fast rescue boat engine and its accessories	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to start and operate a fast rescue boat engine	Engine is started and operated as required for manoeuvring

3 The following new section A-VI/5 and table are inserted after the existing table VI/4-2:

**“Section A-VI/5**

***Mandatory minimum requirements for the issue of certificates of proficiency for ship security officers***

**Standard of competence**

1 Every candidate for a certificate of proficiency as a ship security officer shall be required to demonstrate competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/5.

2 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/5 shall be sufficient to enable the candidate to act as the designated ship security officer.

3 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take into account the guidance in section B-VI/5 of this Code.

4 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-VI/5.

***Transitional provisions***

5 Determining professional competence for existing ship security officers who hold or can document qualifications before the entry into force of this regulation shall be established by:

- .1 approved seagoing service as a ship security officer, for a period of at least six months in total during the preceding three years; or

- .2 having performed security functions considered to be equivalent to the seagoing service required in paragraph 5.1; or
- .3 passing an approved test; or
- .4 successfully completing approved training.

6 Every person who has been found competent under section A-VI/5, paragraph 5, shall be issued a certificate of proficiency as a ship security officer.

**Table A-VI/5**

**Specifications of minimum standards of proficiency for ship security officers**

<b>Column 1</b>	<b>Column 2</b>	<b>Column 3</b>	<b>Column 4</b>
<b>Competence</b>	<b>Knowledge, understanding and proficiency</b>	<b>Methods for demonstrating competence</b>	<b>Criteria for evaluating competence</b>
Maintain and supervise the implementation of a ship security plan	<p>Knowledge of international maritime security policy and responsibilities of Governments, Companies and designated persons</p> <p>Knowledge of the purpose for and the elements that make up a ship security plan, related procedures and maintenance of records</p> <p>Knowledge of procedures to be employed in implementing a ship security plan and reporting of security incidents</p> <p>Knowledge of maritime security levels and the consequential security measures and procedures aboard ship and in the port facility environment</p> <p>Knowledge of the requirements and procedures for conducting internal audits, on-scene inspections, control and monitoring of security activities specified in a ship security plan</p> <p>Knowledge of the requirements and procedures for reporting to the company security officer any deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, and security inspections</p>	Assessment of evidence obtained from approved training or examination	<p>Procedures and actions are in accordance with the principles established by the ISPS Code and SOLAS as amended</p> <p>Legislative requirements relating to security are correctly identified</p> <p>Procedures achieve a state of readiness to respond to changes in maritime security levels</p> <p>Communications within the ship security officer's area of responsibility are clear and understood</p>

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
	<p>Knowledge of the methods and procedures used to modify the ship security plan</p> <p>Knowledge of security related contingency plans and the procedures for responding to security threats or breaches of security including provisions for maintaining critical operations of the ship/port interface</p> <p>Working knowledge of maritime security terms and definitions</p>		
<p>Assess security risk, threat, and vulnerability</p>	<p>Knowledge of risk assessment and assessment tools</p> <p>Knowledge of security assessment documentation including the Declaration of Security</p> <p>Knowledge of techniques used to circumvent security measures</p> <p>Knowledge enabling recognition, on a non-discriminatory basis, of persons posing potential security risks</p> <p>Knowledge enabling recognition of weapons, dangerous substances, and devices and awareness of the damage they can cause</p> <p>Knowledge of crowd management and control techniques, where appropriate</p> <p>Knowledge in handling sensitive security related information and security related communications</p> <p>Knowledge of implementing and co-ordinating searches</p> <p>Knowledge of the methods for physical searches and non-intrusive inspections</p>	<p>Assessment of evidence obtained from approved training, or approved experience and examination, including practical demonstration of competence to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 conduct physical searches</li> <li>.2 conduct non-intrusive inspections</li> </ol>	<p>Procedures and actions are in accordance with the principles established by the ISPS Code and SOLAS Convention</p> <p>Procedures achieve a state of readiness to respond to changes in the maritime security levels</p> <p>Communications within the ship security officer's area of responsibility are clear and understood</p>

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Undertake regular inspections of the ship to ensure that appropriate security measures are implemented and maintained	<p>Knowledge of the requirements for designating and monitoring restricted areas</p> <p>Knowledge of controlling access to the ship and to restricted areas on board ship</p> <p>Knowledge of methods for effective monitoring of deck areas and areas surrounding the ship</p> <p>Knowledge of security aspects relating to the handling of cargo and ship's stores with other shipboard personnel and relevant port facility security officers</p> <p>Knowledge of methods for controlling the embarkation, disembarkation and access while on board of persons and their effects</p>	Assessment of evidence obtained from approved training or examination	<p>Procedures and actions are in accordance with the principles established by the ISPS Code and SOLAS Convention</p> <p>Procedures achieve a state of readiness to respond to changes in the maritime security levels</p> <p>Communications within the ship security officer's area of responsibility are clear and understood</p>
Ensure that security equipment and systems, if any, are properly operated, tested and calibrated	<p>Knowledge of the various types of security equipment and systems and their limitations</p> <p>Knowledge of the procedures, instructions, and guidance on the use of ship security alert systems</p> <p>Knowledge of the methods for testing, calibrating, and maintaining security systems and equipment, particularly whilst at sea</p>	Assessment of evidence obtained from approved training or examination	Procedures and actions are in accordance with the principles established by the ISPS Code and SOLAS Convention

<b>Column 1</b>	<b>Column 2</b>	<b>Column 3</b>	<b>Column 4</b>
<b>Competence</b>	<b>Knowledge, understanding and proficiency</b>	<b>Methods for demonstrating competence</b>	<b>Criteria for evaluating competence</b>
Encourage security awareness and vigilance	<p>Knowledge of training, drill and exercise requirements under relevant conventions and codes</p> <p>Knowledge of the methods for enhancing security awareness and vigilance on board</p> <p>Knowledge of the methods for assessing the effectiveness of drills and exercises</p>	Assessment of evidence obtained from approved training or examination	<p>Procedures and actions are in accordance with the principles established by the ISPS Code and SOLAS Convention</p> <p>Communications within the ship security officer's area of responsibility are clear and understood</p>

\*\*\*

**ANNEX 13****RESOLUTION MSC.210(81)  
(adopted on 19 May 2006)****PERFORMANCE STANDARDS AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS FOR THE  
LONG-RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING OF SHIPS**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution A.886(21) on Procedure for the adoption of, and amendments to, performance standards and technical specifications, by which the Assembly resolved that the function of adopting performance standards and technical specifications, as well as amendments thereto shall be performed by the Maritime Safety Committee,

RECALLING FURTHER the provisions of the new regulation V/19-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the Convention), relating to the long-range identification and tracking of ships,

RECOGNIZING the need to adopt appropriate performance standards and functional requirements on long-range identification and tracking of ships,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Sub-Committee on Radiocommunications, Search and Rescue, at its tenth session,

1. ADOPTS the Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships, set out in the Annex to the present resolution;
2. RECOMMENDS Contracting Governments to the Convention to ensure that:
  - .1 shipborne systems and equipment used to meet the requirements of regulation V/19-1 of the Convention conform to performance standards not inferior to those specified in the Annex to the present resolution;
  - .2 all Long-range identification and tracking (LRIT) Data Centres and the International LRIT Data Exchange conform to functional requirements not inferior to those specified in the Annex to the present resolution; and
  - .3 they promptly submit to the Organization and to the LRIT Data Centres the required information to enable the establishment and the continuous functioning of the LRIT system and that they update such information as and when changes occur;
3. AGREES to review and amend, in the light of experience gained as necessary, the Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships, set out in the Annex to the present resolution.

ANNEX

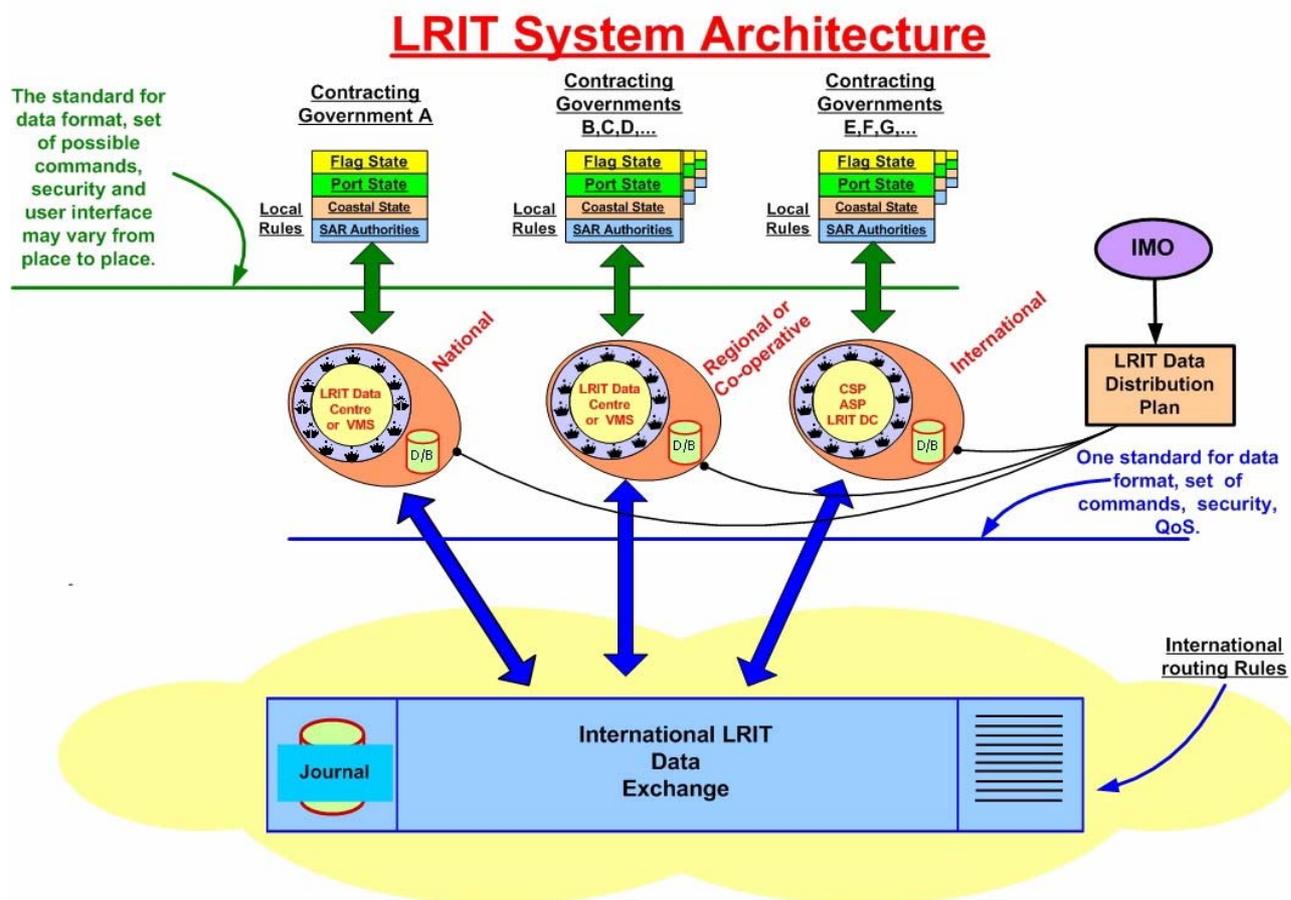
**PERFORMANCE STANDARDS AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS FOR THE  
 LONG-RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING OF SHIPS**

**1 Overview**

1.1 The Long-Range Identification and Tracking (LRIT) system provides for the global identification and tracking of ships.

1.2 The LRIT system consists of the shipborne LRIT information transmitting equipment, the Communication Service Provider(s), the Application Service Provider(s), the LRIT Data Centre(s), including any related Vessel Monitoring System(s), the LRIT Data Distribution Plan and the International LRIT Data Exchange. Certain aspects of the performance of the LRIT system are reviewed or audited by an LRIT Co-ordinator acting on behalf of all Contracting Governments. Figure 1 provides an illustration of the LRIT system architecture.

**FIGURE 1**



1.3 LRIT information is provided to Contracting Governments and Search and rescue services<sup>1</sup> entitled to receive the information, upon request, through a system of National, Regional, Co-operative and International LRIT Data Centres, using where necessary, the LRIT International Data Exchange.

1.4 Each Administration should provide to the LRIT Data Centre it has selected, a list of the ships entitled to fly its flag, which are required to transmit LRIT information, together with other salient details and should update, without undue delay, such lists as and when changes occur. Ships should only transmit the LRIT information to the LRIT Data Centre selected by their Administration.

1.5 The obligations of ships to transmit LRIT information and the rights and obligations of Contracting Governments and of Search and rescue services to receive LRIT information are established in regulation V/19-1 of the 1974 SOLAS Convention.

## 2 Definitions

2.1 Unless expressly provided otherwise:

- .1 *Convention* means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.
- .2 *Regulation* means a regulation of the Convention.
- .3 *Chapter* means a chapter of the Convention.
- .4 *LRIT Data User* means a Contracting Government or a Search and rescue service which opts to receive the LRIT information it is entitled to.
- .5 *Committee* means the Maritime Safety Committee.
- .6 *High-speed craft* means a craft as defined in regulation X/1.3.
- .7 *Mobile offshore drilling unit* means a mobile offshore drilling unit as defined in regulation XI-2/1.1.5.
- .8 *Organization* means the International Maritime Organization.
- .9 *Vessel Monitoring System* means a system established by a Contracting Government or a group of Contracting Governments to monitor the movements of the ships entitled to fly its or their flag. A Vessel Monitoring System may also collect from the ships information specified by the Contracting Government(s) which has established it.
- .10 *LRIT information* means the information specified in regulation V/19-1.5.

---

<sup>1</sup> The term *search and rescue service* is defined in SOLAS regulation V/2.5 (see amendments to chapter V adopted on 20 May 2004, under cover of resolution MSC.153(78), which will enter into force on 1 July 2006).

2.2 The term “ship”, when used in the present Performance standards and functional requirements for long-range identification and tracking of ships (the Performance standards), includes mobile offshore drilling units and high-speed craft as specified in regulation V/19-1.4.1 and means a ship which is required to transmit LRIT information.

2.3 Terms not otherwise defined should have the same meaning as the meaning attributed to them in the Convention.

### **3 General provisions**

3.1 It should be noted that regulation V/19-1.1 provides that:

*Nothing in this regulation or the provisions performance standards and functional requirements adopted by the Organization in relation to the long-range identification and tracking of ships shall prejudice the rights, jurisdiction or obligations of States under international law, in particular, the legal regimes of the high seas, the exclusive economic zone, the contiguous zone, the territorial seas or the straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.*

3.2 In operating the LRIT system, recognition should be given to international conventions, agreements, rules or standards that provide for the protection of navigational information.

3.3 The present Performance standards should always be read together with regulation V/19-1.

### **4 Shipborne equipment**

4.1 In addition to the general requirements contained in Assembly resolution A.694(17) on Recommendations on general requirements for shipborne radio equipment forming part of the global maritime distress and safety system (GMDSS) and for electronic navigational aids, the shipborne equipment should comply with the following minimum requirements:

- .1 be capable of automatically and without human intervention on board the ship transmitting the ship’s LRIT information at 6-hour intervals to an LRIT Data Centre;
- .2 be capable of being configured remotely to transmit LRIT information at variable intervals;
- .3 be capable of transmitting LRIT information following receipt of polling commands;
- .4 interface directly to the shipborne global navigation satellite system equipment, or have internal positioning capability;
- .5 be supplied with energy from the main and emergency source of electrical power<sup>2</sup>; and

---

<sup>2</sup> This provision should not apply to ships using for the transmission of LRIT information any of the radio communication equipment provided for compliance with the provisions of chapter IV. In such cases, the shipborne equipment should be provided with sources of energy as specified in regulation IV/13.

.6 be tested for electromagnetic compatibility taking into account the recommendations<sup>3</sup> developed by the Organization.

4.2 In addition to the provisions specified in paragraph 4.1 above, the shipborne equipment should provide the functionality specified in table 1.

**TABLE 1**

**DATA TO BE TRANSMITTED FROM THE SHIPBORNE EQUIPMENT**

<b>Parameter</b>	<b>Comments</b>
Shipborne equipment Identifier	The identifier used by the shipborne equipment.
Positional data	<p>The GNSS position (latitude and longitude) of the ship (based on the WGS84 datum).</p> <p><i>Position:</i> The equipment should be capable of transmitting the GNSS position (latitude and longitude) of the ship (based on WGS84 datum) as prescribed by regulation V/19-1, without human interaction on board the ship.</p> <p><i>On-demand<sup>(1)</sup> position reports:</i> The equipment should be capable of responding to a request to transmit LRIT information on demand without human interaction onboard the ship, irrespective of where the ship is located.</p> <p><i>Pre-scheduled<sup>(2)</sup> position reports:</i> The equipment should be capable of being remotely configured to transmit LRIT information at intervals ranging from a minimum of 15 min to periods of 6 h to the LRIT Data Centre, irrespective of where the ship is located and without human interaction on board the ship.</p>
Time Stamp 1	<p>The date and time<sup>(3)</sup> associated with the GNSS position.</p> <p>The equipment should be capable of transmitting the time<sup>(3)</sup> associated with the GNSS position with each transmission of LRIT information.</p>

- Notes:
- <sup>(1)</sup> *On-demand position reports* means transmission of LRIT information as a result of either receipt of polling command or of remote configuration of the equipment so as to transmit at interval other than the preset ones.
  - <sup>(2)</sup> *Pre-scheduled position reports* means transmission of LRIT information at the preset transmit intervals.
  - <sup>(3)</sup> All times should be indicated as Universal Co-ordinated Time (UTC).

4.3 The shipborne equipment should transmit the LRIT information using a communication system which provides coverage in all areas where the ship operates.

<sup>3</sup> Refer to the Assembly resolution A.813(19) on General requirements for electromagnetic compatibility of all electrical and electronic ship's equipment.

4.4 The shipborne equipment should be set to automatically transmit the ship's LRIT information at 6-hour intervals to the LRIT Data Centre identified by the Administration, unless the LRIT Data User requesting the provision of LRIT information specifies a more frequent transmission interval.

## **5 Application Service Providers**

5.1 Application Services Provider(s) (ASPs) providing services to:

- .1 a National LRIT Data Centre, should be recognized by the Contracting Government establishing the centre;
- .2 a Regional or a Co-operative LRIT Data Centre, should be recognized by the Contracting Governments establishing the centre. In such a case, the arrangements for recognizing the ASPs should be agreed amongst the Contracting Governments establishing the centre; and
- .3 an International LRIT Data Centre, should be recognized by the Committee.

5.2 Contracting Governments should provide to the Organization a list with the names and contact details of the ASPs they recognize together with any associated conditions of recognition and thereafter should, without undue delay, update the Organization as changes occur.

5.3 An ASP function should:

- .1 provide a communication protocol interface between the Communication Service Providers and the LRIT Data Centre to enable the following minimum functionality:
  - .1 remote integration of the shipborne equipment into an LRIT Data Centre;
  - .2 automatic configuration of transmission of LRIT information;
  - .3 automatic modification of the interval of transmission of LRIT information;
  - .4 automatic suspension of transmission of LRIT information;
  - .5 on demand transmission of LRIT information; and
  - .6 automatic recovery and management of transmission of LRIT information;
- .2 provide an integrated transaction management system for the monitoring of LRIT information throughput and routing; and
- .3 ensure that LRIT information is collected, stored and routed in a reliable and secure manner.

5.4 The ASP where used should add the data identified in table 2 to each transmission of LRIT information:

**TABLE 2**  
**DATA TO BE ADDED BY AN APPLICATION SERVICE PROVIDER**  
**AND AT THE LRIT DATA CENTRE**

Parameters	Comments
Ship Identity <sup>(1)</sup>	The IMO ship identification number <sup>(1)</sup> and MMSI for the ship.
Time Stamp 2	The date and time <sup>(2)</sup> the position report is received by the ASP (if used).
Time Stamp 3	The date and time <sup>(2)</sup> the position report is forwarded from the ASP (if used) to the appropriate LRIT Data Centre.
LRIT Data Centre Identifier	The identity of the LRIT Data Centre to be clearly indicated by a Unique Identifier.
Time Stamp 4	The date and time <sup>(2)</sup> the position report is received by the LRIT Data Centre.
Time Stamp 5	The date and time <sup>(2)</sup> the position report is forwarded from the LRIT Data Centre to an LRIT Data User.

Notes: <sup>(1)</sup> See regulation XI-1/3 and Assembly resolution A.600(15) on IMO ship identification number scheme.

<sup>(2)</sup> All times should be indicated as Universal Co-ordinated Time (UTC).

5.5 In addition to the provisions of paragraph 5.3, Administrations, Contracting Governments and the Committee may establish, in relation to the ASPs seeking their recognition, specific requirements as a condition of recognizing a particular ASP.

## **6 Communications Service Providers**

6.1 Communications Service Providers (CSPs) provide services which link the various parts of the LRIT system using communications protocols in order to ensure the end-to-end secure transfer of the LRIT information. This requirement precludes the use of non-secure broadcast systems.

6.2 A CSP may also provide services as an ASP.

## **7 LRIT Data Centre**

7.1 All LRIT Data Centres should:

- .1 establish and continuously maintain systems which ensure, at all times, that LRIT Data Users are only provided with the LRIT information they are entitled to receive as specified in regulation V/19-1;
- .2 collect LRIT information from ships instructed by their Administrations to transmit the LRIT information to the centre;

- .3 obtain, when requested to provide LRIT information transmitted by ships other than those which transmit the information to the centre, LRIT information from other LRIT Data Centres through the International LRIT Data Exchange;
- .4 make available, when requested to provide LRIT information transmitted by ships other than those which transmit the information to the centre, LRIT information transmitted to the centre to other LRIT Data Centres through the International LRIT Data Exchange;
- .5 execute requests received from LRIT Data Users for polling of LRIT information or for change(s) in the interval(s) of transmission of LRIT information by a ship or a group of ships transmitting the information to the centre;
- .6 relay, when required, requests received from LRIT Data Users through the International LRIT Data Exchange to the other LRIT Data Centres for polling of LRIT information or for change(s) in the interval(s) of transmission of LRIT information by a ship or a group of ships not transmitting the information to the centre;
- .7 execute requests received through the International LRIT Data Exchange from other LRIT Data Centres for polling of LRIT information or for change(s) in the interval(s) of transmission of LRIT information by a ship or a group of ships transmitting the information to the centre;
- .8 upon request disseminate to LRIT Data Users the LRIT information they are entitled to receive in accordance with the agreed arrangements and notify the LRIT Data User and the Administration when a particular ship stops transmitting LRIT information;
- .9 archive LRIT information from ships which transmit the information to the centre, for at least one year and until such time as the Committee reviews and accepts the annual report of the audit of its performance by the LRIT Co-ordinator. However, the archived LRIT information should provide a complete record of the activities of the centre between two consecutive annual audits of its performance;
- .10 for LRIT information archived within the last 4 days, send the LRIT information within 30 min of receiving a request;
- .11 for LRIT information archived between 4 and 30 days previously, send the LRIT information within 1 h of receiving a request;
- .12 for LRIT information archived more than 30 days previously, send the LRIT information within 5 days of receiving a request;
- .13 ensure using appropriate hardware and software, that LRIT information is backed-up at regular intervals, stored at suitable off-site location(s) and available as soon as possible in the event of disruption to ensure continuity of service;
- .14 maintain a record of the ships which transmit LRIT information to the centre including name of ship, IMO Ship identification number, call sign and Maritime Mobile Service Identity (MMSI);

- .15 use a standard protocol for communications with the International LRIT Data Exchange;
- .16 use a standard secure transmission method with the International LRIT Data Exchange;
- .17 use a secure authentication method with LRIT Data Users;
- .18 use a standard and expandable message format for communicating with the International LRIT Data Exchange;
- .19 use reliable connections (e.g. TCP) to ensure that the LRIT information is successfully received by the LRIT Data Centres; and
- .20 add the appropriate data identified in table 2 to each transmission of LRIT information collect by the centre.

7.2 The performance of all LRIT Data Centres should be audited by the LRIT Co-ordinator.

7.2.1 All LRIT Data Centres should co-operate and make available to the LRIT Co-ordinator the information required to enable the satisfactory completion of an audit of their performance.

7.3 Notwithstanding the provisions of paragraph 7.1, all LRIT Data Centres should provide to Search and rescue services (SAR services), LRIT information transmitted by all ships located within the geographic area specified by the SAR service requesting the information so as to permit the rapid identification of ships which may be called upon to provide assistance in relation to the search and rescue of persons in distress at sea. The LRIT information should be provided irrespective of the location of the geographic area and should be provided even if the geographic area is outside the search and rescue region associated with the SAR service requesting the information (regulation V/19-1.12 refers).

## **8 National, Regional and Co-operative LRIT Data Centres**

8.1 A Contracting Government may establish a National LRIT Data Centre. A Contracting Government establishing such a centre should provide relevant details to the Organization and thereafter should, without undue delay, update the information provided as and when changes occur.

8.2 A group of Contracting Governments may establish either a Regional or a Co-operative LRIT Data Centre. The arrangements for establishing such a centre should be agreed amongst the Contracting Governments concerned. One of the Contracting Governments establishing such a centre should provide relevant details to the Organization and thereafter should, without undue delay, update the information provided as and when changes occur.

8.3 Upon request, National, Regional and Co-operative LRIT Data Centres may provide services to Contracting Governments other than those establishing the centre.

8.3.1 The arrangements for providing services should be agreed between the LRIT Data Centre and the Contracting Government requesting the provision of the services.

8.3.2 The Contracting Government establishing the National LRIT Data Centre or one of the Contracting Governments establishing the Regional or Co-operative LRIT Data Centre should, if the centre provides services to Contracting Governments other than those which established the centre, provide relevant details to the Organization and thereafter should, without undue delay, update the information provided as and when changes occur.

8.4 National, Regional and Co-operative LRIT Data Centres may also serve as a National, Regional or Co-operative Vessel Monitoring System (VMS) and may require, as VMS, the transmission from ships of additional information, or of information at different intervals, or of information from ships which are not required to transmit LRIT information. VMSs may also perform other functions.

8.4.1 If a National, Regional or Co-operative LRIT Data Centre collects additional information from ships, it should transmit only the required LRIT information to the other LRIT Data Centres through the International LRIT Data Exchange.

## **9 International LRIT Data Centre**

9.1 An International LRIT Data Centre recognized by the Committee should be established.

9.2 Contracting Governments not participating in a National, Regional or Co-operative LRIT Data Centre, or Contracting Governments having an interest in the establishment of an International LRIT Data Centre should co-operate, under the co-ordination of the Committee, with a view to ensuring its establishment.

9.3 Ships, other than those which are required to transmit LRIT information to either a National, Regional or Co-operative LRIT Data Centre, should transmit the required LRIT information to the International LRIT Data Centre.

9.4 An International LRIT Data Centre may, upon request, collect additional information from ships entitled to fly the flag of an Administration on the basis of specific arrangements concluded with the Administration concerned.

## **10 International LRIT Data Exchange**

10.1 An International LRIT Data Exchange recognized by the Committee should be established.

10.2 Contracting Governments should co-operate, under the co-ordination of the Committee, with a view to ensuring the establishment of the International LRIT Data Exchange.

10.3 The LRIT International Data Exchange should:

- .1 route LRIT information between LRIT Data Centres using the information provided in the LRIT Data Distribution Plan;
- .2 be connected to all LRIT Data Centres;
- .3 use a store and forward-buffer to ensure LRIT information is received;
- .4 automatically maintain journal(s) containing message header information only which may be used for:

- .1 invoicing functions and settlement of invoicing disputes; and
- .2 audit purposes;
- .5 archive journal(s), for at least one year and until such time as the Committee reviews and accepts the LRIT Co-ordinator's annual report of the audit of its performance. However, the archived journal(s) should provide a complete record of the activities of the exchange between two consecutive annual audits of its performance;
- .6 prepare, as necessary, performance related statistical information based on the information contained in the journal(s);
- .7 use a standard protocol for communications with LRIT Data Centres;
- .8 use a standard secure access method with the LRIT Data Centres;
- .9 use a standard and expandable message format for communicating with the LRIT Data Centres;
- .10 use reliable connections (e.g. TCP) to ensure that the LRIT information is successfully received by the LRIT Data Centres;
- .11 use agreed protocols to connect to LRIT Data Centres;
- .12 not archive LRIT information; and
- .13 have continuous access to current LRIT Data Distribution Plan.

## **11 LRIT Data Distribution Plan**

11.1 The Organization should establish and maintain the LRIT Data Distribution Plan.

11.2 The LRIT Data Distribution Plan should include:

- .1 a list of Contracting Governments and Search and rescue services entitled to receive LRIT information, and their points of contact;
- .2 information on the boundaries of geographic areas within which each Contracting Government is entitled to receive LRIT information about ships in the area;
- .3 information on any standing orders given by a Contracting Government pursuant to paragraphs 16.1.2, 16.1.3 and/or 16.1.4;
- .4 information supplied by Administrations pursuant to the provisions of regulation V/19-1.8.1.4;
- .5 information supplied by Administrations pursuant to the provisions of regulation V/19-1.9.2;

- .6 a list of ports and port facilities together with the associated geographic co-ordinates (based on WGS 84 datum) located within the territory of each Contracting Government;
- .8 a list of the National, Regional, Co-operative and International LRIT Data Centre(s) and their points of contact; and
- .9 a record indicating which LRIT Data Centre is collecting and archiving LRIT information for each of the Contracting Governments.

## **12 LRIT system security**

12.1 LRIT communications using land-line links should provide for data security using methods such as:

- .1 authorization: Access should only be granted to those who are authorized to see the specific LRIT information;
- .2 authentication: Any party exchanging information within the LRIT system should require authentication before exchanging information;
- .3 confidentiality: Parties running an application server should protect the confidentiality of the LRIT information to ensure that it is not disclosed to unauthorized recipients when it travels across the LRIT system; and
- .4 integrity: Parties exchanging LRIT information should ensure that the integrity of the LRIT information is guaranteed and that no data has been altered.

## **13 LRIT system performance**

13.1 LRIT information should be available to an LRIT Data User within 15 min of the time it is transmitted by the ship.

13.2 On-demand LRIT information reports should be provided to an LRIT Data User within 30 min of the time the LRIT Data User requested the information.

13.3 The quality of service:

$$\frac{\text{Number of delivered reports meeting latency requirements}}{\text{Total number of report requests}} \times 100\%$$

should be:

- .1 95% of the time over any 24-hour period; and
- .2 99% over any 1 month.

## **14 LRIT Co-ordinator**

14.1 The LRIT Co-ordinator should be appointed by the Committee.

14.2 The LRIT Co-ordinator should assist in the establishment of the International LRIT Data Centre and International LRIT Data Exchange by:

- .1 participating in the development of any required technical specifications taking into account the present Performance standard and any relevant decisions of the Committee;
- .2 issuing requests for the submission of proposals for the establishment and operation of the International LRIT Data Centre and International LRIT Data Exchange;
- .3 evaluating the management, operational, technical and financial aspects of the proposals received taking into account the present Performance standard and any other related decisions of the Committee and submitting its recommendations in this respect for consideration by the Committee; and
- .4 participating in the initial developmental testing of the LRIT system and reporting its findings in this respect for consideration by the Committee.

14.3 The LRIT Co-ordinator should perform the following administrative functions:

- .1 upon request, investigation of disputes and operational, technical and invoicing difficulties and make recommendations for their settlement to the parties concerned;
- .2 participation in the testing for the integration of new LRIT Data Centres into the LRIT system and providing relevant information to the Committee; and
- .3 participation in the testing of new or modified procedures or arrangements for communications between the International LRIT Data Exchange and the LRIT Data Centres and providing relevant information to the Committee.

14.4 The LRIT Co-ordinator should undertake a review of the performance of the LRIT system taking into account the provisions of regulation V/19-1, the present Performance standard and any related decisions of the Committee and should report its findings to the Committee at least annually. In this respect, the LRIT Co-ordinator should:

- .1 review the performance of Application Service Providers (or Communication Service Providers when they act as Application Services Providers) providing services to the International LRIT Data Centre;
- .2 audit the performance of all LRIT Data Centres based on archived information and their fee structures;
- .3 audit the performance of the International LRIT Data Exchange and its fee structure, if any; and
- .4 verify that Contracting Governments and Search and rescue services receive the LRIT information they have requested and are entitled to receive.

14.5 The LRIT Co-ordinator should, for the purpose of reviewing the performance of the LRIT system:

- .1 be given the required level of access, by the LRIT Data Centres and the International LRIT Data Exchange, to management, charging, technical and operational data;
- .2 collect and analyse samples of LRIT information provided to LRIT Data Users; and
- .3 collect and analyse statistics compiled by LRIT Data Centres and the International LRIT Data Exchange.

14.6 In addition to reporting to the Committee on the performance of the LRIT system including any identified non-conformities, the LRIT Co-ordinator may make recommendations to the Committee, based on an analysis of its findings, with a view to improving the efficiency, effectiveness and security of the LRIT system.

14.7 Neither the Organization nor any of the Contracting Governments should be responsible for making any direct payments to the LRIT Co-ordinator for the services it may provide. However, Contracting Governments may be required to pay fees to LRIT Data Centres for the LRIT information they request and receive which, for example, may contain elements to offset the costs associated with functions performed by the LRIT Co-ordinator. The LRIT Co-ordinator may recover its costs for the services it provides.

## **15 Administrations**

15.1 Each Administration should decide to which LRIT Data Centre ships entitled to fly its flag are required to transmit LRIT information.

15.2 Each Administration should provide to the selected LRIT Data Centre the following information for each of the ships entitled to fly its flag which is required to transmit LRIT information:

- .1 name of ship;
- .2 IMO Ship identification number;
- .3 call sign; and
- .4 Maritime Mobile Service Identity.

15.3 Upon the transfer of the flag of a ship which is required to transmit LRIT information from another State, the Administration whose flag the ship is now entitled to fly should provide, without undue delay, to the selected LRIT Data Centre in addition to the information specified in paragraph 15.2 the following information:

- .1 the effective date and time (UTC) of transfer; and
- .2 the State whose flag the ship was formally entitled to fly, if known.

15.4 Administrations should, without undue delay, update the LRIT Data Centre as and when changes to the information they have provided under paragraphs 15.2 and 15.3 occur.

15.5 Upon the transfer of the flag of a ship which is required to transmit LRIT information to another State or when the ship is to be taken permanently out of service, the Contracting Government of the State whose flag the ship was entitled to fly hitherto should provide, without undue delay, to the LRIT Data Centre the following information:

- .1 name of ship;
- .2 IMO Ship identification number;
- .3 the effective date and time (UTC) of the transfer, or when the ship was, or will be, taken permanently out of service; and
- .4 the State to which the flag of the ship has been transferred, if known.

## **16 Contracting Governments**

16.1 Each Contracting Government should:

- .1 obtain the LRIT information to which it is entitled to under the provisions of regulation V/19-1, and has requested, from the LRIT Data Centre designated under paragraph 15.1. Contracting Governments which have no ships entitled to fly their flag may receive the LRIT information they are entitled to under the provisions of regulation V/19-1 from any one of the LRIT Data Centres but should select one LRIT Data Centre from which they wish to receive the information;
- .2 if it wishes to receive LRIT information pursuant to the provisions of regulation V/19-1.8.1.1, indicate to the LRIT Data Centre the criteria for receiving such information. If so decided the Contracting Government may give the LRIT Data Centre a standing order regarding the criteria for receiving LRIT information;
- .3 if it wishes to receive LRIT information pursuant to the provisions of regulation V/19-1.8.1.2, indicate to the LRIT Data Centre the name and the IMO Ship identification number of the particular ship and either:
  - .1 the distance from its coast; or
  - .2 the distance from a port; or
  - .3 a point in time,

from when it requires the provision of LRIT information transmitted by the ship. If so decided the Contracting Government may give the LRIT Data Centre a standing order regarding the criteria for receiving LRIT information. If the standing order is a distance from a port, the Contracting Government also has to inform the centre of the name of the port each ship is proceeding to;

- .4 if it wishes to receive LRIT information pursuant to the provisions of regulation V/19-1.8.1.3, indicate the distance from its coast within which it requires the provision of LRIT information transmitted by ships. If so decided, the Contracting Government may give the LRIT Data Centre a standing order regarding the criteria for receiving LRIT information;
- .5 co-operate with a view of resolving any issues in connection with which flag a particular ship is entitled to fly; and
- .6 ensure either the destruction of all received LRIT information which is no longer in use or their archiving in a secure and protected manner.

## **17 Search and rescue services**

17.1 Subject to the provisions of the national legislation of the Contracting Government concerned, search and rescue services should provide information when requested by the LRIT Co-ordinator to enable the holistic review of the performance of the LRIT system and for the investigation of any disputes.

17.2 Subject to the provisions of paragraph 7.3, search and rescue service when it wishes to receive LRIT information pursuant to the provisions of regulation V/19-1.12 should indicate to the LRIT Data Centre the criteria for receiving such information.

\*\*\*

## ANNEX 14

**RESOLUTION MSC.211(81)  
(adopted on 19 May 2006)****ARRANGEMENTS FOR THE TIMELY ESTABLISHMENT OF THE  
LONG-RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING SYSTEM**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

HAVING adopted amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the Convention) relating to the long-range identification and tracking of ships (SOLAS regulation V/19-1) which, upon acceptance on 1 July 2007, will enter into force on 1 January 2008,

HAVING ALSO adopted Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships (the Performance standards),

ALSO HAVING agreed with the establishment of *ad hoc* Working Group on engineering aspects of LRIT,

RECOGNIZING the need to put in place arrangements with a view to ensuring the prompt establishment of the International LRIT Data Centre and of the International LRIT Data Exchange as well as the need for testing and confirming the function of the LRIT system as envisaged in the LRIT architecture,

1. INVITES Contracting Governments to the Convention (Contracting Governments) to advise the Committee, at its eighty-second session, of their firm intentions in relation to the establishment of National, Regional and Co-operative LRIT Data Centre(s);
2. INVITES ALSO Contracting Governments to submit proposals on the issues which need to be addressed in relation to the establishment of the International LRIT Data Centre and of the International LRIT Data Exchange or on any other issues relating to the establishment, operation, performance review and audit of the LRIT system for consideration by the Committee at its eighty-second session;
3. AGREES that, at its eighty-second session, the Committee will make the necessary decisions in order to initiate the process for consideration, at its eighty-third session, of the proposals relating to the establishment of the International LRIT Data Centre and of the International LRIT Data Exchange;
4. ALSO AGREES that, at its eighty-second session, the Committee will make the necessary decisions in relation to the assignment of the performance of the functions of the LRIT Co-ordinator;

5. URGES Contracting Governments to promptly put in place the necessary arrangements:
  - .1 so as to be able to submit to:
    - .1 the Organization, the information required by SOLAS regulation V/19-1 and those needed for the establishment of the LRIT Data Distribution Plan not later than 1 January 2008; and
    - .2 the LRIT Data Centre they would be selecting, the information specified in the Performance standards not later than 1 July 2008;and to update such information as and when changes occur;
  - .2 for the smooth integration of the ships entitled to fly their flag into the LRIT system;
6. ALSO INVITES Contracting Government to urge ships entitled to fly their flag to participate in trials and testing of the LRIT system;
7. AGREES ALSO that International LRIT Data Centre and the International LRIT Data Exchange should commence trials and testing of the LRIT system not later than the 1 July 2008;
8. AGREES FURTHER that LRIT Data Centres, other than the International LRIT Data Centre, should be in a position to commence the integration of ships into the LRIT system as soon as possible after 1 July 2008 and, preferably, not later than 1 October 2008;
9. REQUESTS the Secretariat to provide information for consideration by the Committee, at its eighty-second session, on the arrangements for the establishment and maintenance of the LRIT Data Distribution Plan so as to enable Contracting Governments to commence populating the plan with data as from 1 January 2008;
10. FURTHER RECOMMENDS that Contracting Governments to take early appropriate actions to ensure that all necessary infrastructures are in place, timely, for the establishment of the LRIT system;
11. ALSO URGES Contracting Governments, in consultation with the industry, to seek, if feasible, to implement the provisions of SOLAS regulation V/19-1 before the dates its provision are envisaged to become effective;
12. DECIDES to review, in the light of the developments, the aforesaid arrangements and to amend them as necessary.

\*\*\*

**ANNEX 24****RESOLUTION MSC.212(81)  
(adopted on 18 May 2006)****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION  
AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS  
IN BULK (BCH CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution A.212(VII) by which the Assembly, at its seventh session, adopted the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code), which provides safety requirements for chemical tankers supplementary to the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended,

RECALLING FURTHER resolution MEPC.20(22) by which the Marine Environment Protection Committee (MEPC) adopted the BCH Code to make it mandatory under MARPOL 73/78,

NOTING resolution MSC.29(61) by which it adopted the revised BCH Code,

NOTING ALSO resolution MSC.144(54) by which the MEPC, at its fifty-fourth session, adopted amendments to the BCH Code,

CONSIDERING that it is highly desirable for the provisions of the BCH Code which are mandatory under MARPOL 73/78 and recommendatory from a safety standpoint, to remain identical when adopted by the Marine Environment Protection Committee and the Maritime Safety Committee,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, amendments to the BCH Code proposed by the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases, at its ninth session,

1. ADOPTS amendments to the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code), as amended, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES that the said amendments should become effective on 1 August 2007\*.

---

\* Date of entry into force of the identical amendments to the BCH Code adopted by the aforementioned resolution MEPC.144(54).

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND  
EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS  
IN BULK (BCH CODE)**

The BCH Code is amended as follows:

**Preamble**

1 The following new paragraph is added:

“7 The Code has been revised to reflect the 2007 revision of MARPOL Annex II”.

**CHAPTER I  
GENERAL**

**1.1 Purpose**

2 In the second sentence, the words “as defined in regulation 1(1) of Annex II thereof” are deleted and the references to (Pollution Category) “A, B or C” are replaced by “X, Y or Z”.

**1.4 Definitions**

3 Paragraph 1.4.16A is replaced by the following:

“1.4.16A *Noxious Liquid Substance* means any substance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code, or the current MEPC.2/Circular or provisionally assessed under the provisions of regulation 6.3 of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relative to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as falling into Category X, Y or Z.”

4 In paragraph 1.4.16B the existing text is deleted and the word “Deleted” is inserted.

5 The paragraph number of the definition of “anniversary date” which was adopted as “1.4.16C” by resolution MEPC.41(29) is amended to read “1.4.16D”.

**1.7 Effective date**

6 In the second sentence of paragraph 1.7.2, the reference to “regulation 1(12)” is replaced by “regulation 1.17”.

**1.8 New products**

7 In the first sentence of paragraph 1.8, the reference to (Pollution Category) “A, B or C” is replaced by “X, Y or Z”.

## CHAPTER II CARGO CONTAINMENT

### G – MATERIALS OF CONSTRUCTION

#### 2.17 General

8 The existing text is replaced by the following:

“2.17.1 Structural materials used for tank construction, together with associated piping, pumps, valves, vents and their jointing materials, should be suitable at the temperature and pressure for the cargo to be carried in accordance with recognized standards. Steel is assumed to be the normal material of construction.

2.17.2 Where applicable, the following should be taken into account in selecting the material of construction:

- .1 notch ductility at the operating temperature;
- .2 corrosive effect of the cargo; and
- .3 possibility of hazardous reactions between the cargo and the material of construction.

2.17.3 The shipper of the cargo is responsible for providing compatibility information to the ship operator and/or master. This must be done in a timely manner before transportation of the product. The cargo shall be compatible with all materials of construction such that:

- .1 no damage to the integrity of the materials of construction is incurred; and
- .2 no hazardous, or potentially hazardous reaction is created.

2.17.4 When a product is submitted to IMO for evaluation, and where compatibility of the product with materials referred to in paragraph 2.17 renders special requirements, the GESAMP/EHS Product Data Reporting Form shall provide information on the required materials of construction. These requirements shall be reflected in chapter IV and consequentially be referred to in *column o* of chapter 17 of the IBC Code. The reporting form shall also indicate if no special requirements are necessary. The producer of the product is responsible for providing the correct information.”

#### 2.18 Additional requirements

9 In paragraph 2.18, the existing text is deleted and the word “Deleted” is inserted.

## CHAPTER III SAFETY EQUIPMENT AND RELATED CONSIDERATIONS

### E – FIRE PROTECTION

10 After the heading, the following words are inserted:

“(SOLAS regulations referred to in Part E mean, unless expressly provided otherwise, regulations in chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and its relevant amendments adopted before by resolution MSC.99(73))”.

#### **3.13 Fire safety arrangements**

11 In paragraph 3.13.3 the existing text is deleted and the word “Deleted” is inserted.

12 The following new paragraph 3.13.5 is added:

“3.13.5 The following requirements in SOLAS chapter II-2, as adopted by MSC.99(73), should apply:

- (a) regulations II-2/4.5.10.1.1 and 4.5.10.1.4 and a system for continuous monitoring of the concentration of flammable vapours shall be fitted on ships of 500 gross tonnage and over by the date of the first scheduled dry-docking after 1 August 2007, but not later than 1 August 2010. Sampling points or detector heads should be located in suitable positions in order that potentially dangerous leakages are readily detected. When the flammable vapour concentration reaches a pre-set level which shall not be higher than 10% of the lower flammable limit, a continuous audible and visual alarm signal shall be automatically effected in the pump-room and cargo control room to alert personnel to the potential hazard. However, existing monitoring systems already fitted having a pre-set level not greater than 30% of the lower flammable limit may be accepted. Notwithstanding the above provisions, the Administration may exempt ships not engaged on international voyages from those requirements;
- (b) regulations 13.3.4.2 to 13.3.4.5 and 13.4.3 should apply to ships of 500 gross tonnage and over;
- (c) regulations in Part E of chapter II-2 of SOLAS Convention except regulations 16.3.2.2 and 16.3.2.3 thereof, should apply to ships, regardless of their sizes;
- (d) where deep-fat cooking equipment is newly installed, regulation 10.6.4 should apply; and
- (e) fire-extinguishing systems using Halon 1211, 1301, and 2402 and perfluorocarbons should not be newly installed as prohibited by regulation 10.4.1.3.”

## F – PERSONAL PROTECTION

- 13 After the heading, the following words are inserted:

“(SOLAS regulations referred to in Part F mean, unless expressly provided otherwise, regulations in chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and its relevant amendments adopted before by resolution MSC.99(73))”.

### CHAPTER IV SPECIAL REQUIREMENTS

#### 4.12 Materials of construction

- 14 In paragraph 4.12, the existing text is deleted and the word “Deleted” is inserted.

#### 4.15 Cargo contamination

- 15 In paragraph 4.15.1, the existing text is deleted and the word “Deleted” is inserted.

### CHAPTER V OPERATIONAL REQUIREMENTS

#### 5.2 Cargo information

- 16 In paragraph 5.2.5, the viscosity figure “25 mPa”, which appears twice, is replaced with “50 mPa”.
- 17 In paragraph 5.2.6, the existing text is deleted and the word “Deleted” is inserted.
- 18 In paragraph 5.2.7, the existing text is deleted and the word “Deleted” is inserted.

### CHAPTER VA ADDITIONAL MEASURES FOR THE PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT

- 19 The existing text is deleted and the word “Deleted” is inserted.

### CHAPTER VI SUMMARY OF MINIMUM REQUIREMENTS

- 20 The IBC/BCH cross-references to the requirements under Materials of construction (column *m*) and the following cross-references under special requirements (column *o*) are deleted:

“IBC Code reference	BCH Code reference
15.16.1	4.15.1
16.2.7	5.2.6
16.2.8	5.2.7
16A.2.2	5A.2.2”

**CHAPTER VIII  
TRANSPORT OF LIQUID CHEMICAL WASTES**

21 In paragraph 8.3.2.2 reference to “chapter 19” of the IBC Code is replaced by “chapter 20”.

**APPENDIX**

**MODEL FORM OF CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE  
CARRIAGE OF DANGEROUS CHEMICALS IN BULK**

22 The existing form is replaced by the following:

**“MODEL FORM OF CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE CARRIAGE OF  
DANGEROUS CHEMICALS IN BULK**

**CERTIFICATE OF FITNESS FOR  
THE CARRIAGE OF DANGEROUS CHEMICALS IN BULK**

*(Official seal)*

Issued under the provisions of the

**CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING  
DANGEROUS CHEMICALS IN BULK**  
(resolutions MSC.9(53) and MEPC.20(22), as amended)

under the authority of the Government of

.....  
*(full official designation of country)*

by.....  
*(full designation of the competent person or organization recognized by the Administration)*

**Particulars of ship<sup>1</sup>**

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Ship Type (Code paragraph 2.2.4) .....

IMO Number<sup>2</sup> .....

Date on which keel was laid or on which the ship was at a  
similar stage of construction or (in the case of a converted ship)  
date on which conversion to chemical tanker was commenced .....

The ship also complies fully with the following amendments to the Code:

.....  
.....

<sup>1</sup> Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

<sup>2</sup> In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

The ship is exempted from compliance with the following provisions of the Code:

.....  
 .....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of section 1.6 of the Code;
- 2 That the survey showed that the construction and equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship:
  - .1 complies with the relevant provisions of the Code applicable to ships referred to in 1.7.2;
  - .2 complies with the relevant provisions of the Code applicable to ships referred to in 1.7.3;
- 3 That the ship has been provided with a manual in accordance with Appendix 4 of MARPOL Annex II as called for by regulation 14 of the Annex, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the Manual are in all respects satisfactory;
- 4 That the ship meets the requirements for the carriage in bulk of the following products, provided that all relevant operational provisions of the Code and MARPOL Annex II are observed:

Product	Conditions of carriage (tank numbers, etc.)	Pollution Category
Continued on attachment 1, additional signed and dated sheets <sup>3</sup> Tank numbers referred to in this list are identified on attachment 2, signed and dated tank plan.		

- 5 That, in accordance with 1.7.3/2.2.5<sup>3</sup>, the provisions of the Code are modified in respect of the ship in the following manner:

.....

- 6 That the ship must be loaded:
  - .1 in accordance with the loading conditions provided in the approved loading manual, stamped and dated ..... and signed by a responsible officer of the Administration, or of an organization recognized by the Administration<sup>3</sup>;
  - .2 in accordance with the loading limitations appended<sup>3</sup> to this Certificate<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

Where it is required to load the ship other than in accordance with the above instruction, then the necessary calculations to justify the proposed loading conditions should be communicated to the certifying Administration who may authorize in writing the adoption of the proposed loading condition<sup>4</sup>.

This Certificate is valid until .....<sup>5</sup>  
subject to surveys in accordance with 1.6 of the Code.

Completion date of the survey on which this certificate is based: .....  
(dd/mm/yyyy)

Issued at .....  
(Place of issue of certificate)

.....  
(Date of issue)

.....  
(Signature of authorized official  
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Notes on completion of Certificate:

- 1 The Certificate can be issued only to ships entitled to fly the flags of States which are a Party to MARPOL 73/78.
- 2 Ship Type: Any entry under this column must relate to all relevant recommendations, e.g., an entry "Type 2" should mean Type 2 in all respects prescribed by the Code. This column would not usually apply in the cases of an existing ship and in such a case should be noted "see paragraph 2.2".
- 3 Products: Products listed in chapter 17 of the Code, or which have been evaluated by the Administration in accordance with 1.8 of the Code, should be listed. In respect of the latter "new" products, any special requirements provisionally prescribed should be noted.
- 4 Products: The list of products the ship is suitable to carry should include the noxious liquid substances of Category Z which are not covered by the Code and should be identified as "chapter 18 Category Z".
- 5 *deleted*

---

<sup>4</sup> Instead of being incorporated in the Certificate, this text may be appended to the Certificate if signed and stamped.

<sup>5</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with 1.6.6.1 of the Code. The day and the month of this day correspond to the anniversary date as defined in 1.4.16D of the Code, unless amended in accordance with 1.6.6.8 of the Code.

- 6 Conditions of carriage: If a Certificate is issued to a ship which is modified in accordance with the provision of regulation 1(12) of MARPOL Annex II the Certificate should indicate in the top of the table of products and conditions of carriage the following statement: "This ship is certificated to carry only pollution hazard chemicals".



**ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH PARAGRAPH 1.6.6.8.3**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate<sup>3</sup> survey in accordance with paragraph 1.6.6.8.3 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID  
FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE PARAGRAPH 1.6.6.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with paragraph 1.6.6.3 of the Code, be accepted as valid until .....

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN  
COMPLETED AND PARAGRAPH 1.6.6.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with paragraph 1.6.6.4 of the Code, be accepted as valid until .....

Annual survey:

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

---

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE  
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD  
OF GRACE WHERE PARAGRAPH 1.6.6.5 OR 1.6.6.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with paragraph 1.6.6.5/1.6.6.6<sup>3</sup> of the Code, be accepted as valid until .....

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE  
PARAGRAPH 1.6.6.8 APPLIES**

In accordance with paragraph 1.6.6.8 of the Code, the new anniversary date is .....

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

In accordance with paragraph 1.6.6.8, the new anniversary date is .....

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

---

<sup>3</sup> Delete as appropriate.

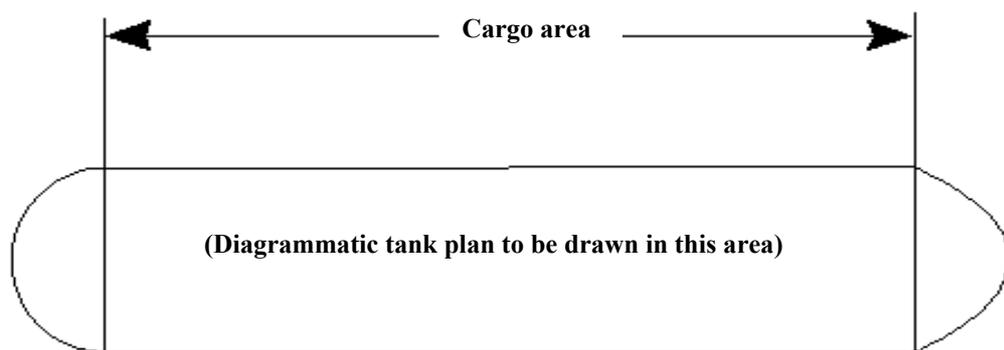


**ATTACHMENT 2  
TO THE  
CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE CARRIAGE OF DANGEROUS  
CHEMICALS IN BULK**

TANK PLAN (specimen)

Name of ship: .....

Distinctive number or letters: .....



Date .....  
(as for Certificate)

.....  
(Signature of official issuing the Certificate  
and/or seal of issuing authority)"

\*\*\*



**ANNEX 29**

**RESOLUTION MSC.213(81)  
(adopted on 12 May 2006)**

**MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM FOR THE CANARY ISLANDS**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING article 28 (b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO regulation V/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, in relation to the adoption of mandatory ship reporting systems by the Organization,

RECALLING FURTHER resolution A.858(20) resolving that the function of adopting ship reporting systems shall be performed by the Committee on behalf of the Organization,

TAKING INTO ACCOUNT the Guidelines and criteria for ship reporting systems, adopted by resolution MSC.43(64) and amended by resolutions MSC.111(73) and MSC.181(79),

HAVING CONSIDERED the recommendation of the Sub-Committee on Safety of Navigation at its fifty-first session,

1. ADOPTS, in accordance with the provisions of SOLAS regulation V/11, the mandatory ship reporting system for the Canary Islands, as described in the Annex to the present resolution;
2. DECIDES that this mandatory ship reporting system shall enter into force at 0000 hours UTC on 1 December 2006;
3. REQUESTS the Secretary-General to bring this resolution and its Annex to the attention of SOLAS Contracting Governments and Members of the Organization that are not parties to the Convention.

ANNEX 1

**DESCRIPTION OF THE MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM FOR  
THE CANARY ISLANDS**

A mandatory reporting system for ships in the Canary Islands (CANREP) is established in the Canary Islands.

**1 Types of ship required to take part in the system**

1.1 Ships required to take part in the CANREP system:

Tankers of 600 tonnes deadweight and upwards, either transiting the Canary Islands or sailing to or from Canarian ports or involved in inter-island navigation, carrying the following:

- .1 heavy-grade crude oils with a density greater than 900 kg/m<sup>3</sup> at 15°C;
- .2 heavy fuel oils with a density greater than 900 kg/m<sup>3</sup> at 15°C or kinematic viscosity greater than 180 mm<sup>2</sup>/s at 50°C; and
- .3 bitumen, coal tar and their emulsions.

**2 Geographical limits of the Canary Islands reporting area**

2.1 The proposed maritime area is bounded by a polygonal line connecting points along the outer limit of the territorial sea (12 nautical miles) that surrounds the archipelago, and having the following inflection points (see chartlet in appendix 3):

<b>Point</b>	<b>Latitude</b>	<b>Longitude</b>
A	28° 56' N	018° 13' W
B	29° 04' N	017° 47' W
C	28° 48' N	016° 04' W
D	28° 22' N	015° 19' W
E	28° 19' N	014° 36' W
F	29° 37' N	013° 39' W
G	29° 37' N	013° 19' W
H	29° 17' N	013° 06' W
I	27° 57' N	013° 48' W
J	27° 32' N	015° 35' W
K	27° 48' N	016° 45' W
L	27° 48' N	017° 11' W
M	27° 23' N	017° 58' W
N	27° 36' N	018° 25' W

2.2 The reference chart is No.209 of the Spanish Navy Hydrographical Institute (WGS 84 Datum).

### **3 Format and content of reports; time and geographical position for submitting reports; authority to which they must be sent; available services**

#### **3.1 Format**

3.1.1 CANREP reports must be sent to one of the Maritime Rescue Co-ordination Centres listed in appendix 1 and drafted in accordance with the format described in appendix 2.

3.1.2 The reporting format conforms with paragraph 2 of the appendix to resolution A.851(20).

#### **3.2 Content**

3.2.1 The reports to be submitted by participating ships must contain the information needed to achieve the system's aims:

- .1 the ship's name, call sign, IMO or MMSI number and position are necessary in order to establish its identity and initial position (A, B and C);
- .2 the ship's course, speed and destination are important for monitoring its track and launching search and rescue measures should information about it fail to appear on the screen, for ensuring safe navigation, and for preventing pollution in areas where weather conditions are extreme (E, F, G and I);
- .3 the number of people on board, and other relevant information, are important factors when it comes to assigning the resources for a search and rescue operation (P, T and W);
- .4 in accordance with the relevant provisions of the SOLAS and MARPOL Conventions, ships are required to supply information on defects, damage, deficiencies and other limitations (under Q), as well as other information (under X).

#### **3.3 Time and geographical position for submitting reports**

3.3.1 Ships must submit a report:

- .1 on entering the reporting area as defined in paragraph 2; or
- .2 immediately after leaving a port, terminal or anchorage situated in the reporting area; or
- .3 when deviating from the route leading to the originally declared destination, port, terminal, anchorage or position "for orders" given on entry into the reporting area; or
- .4 when it is necessary to deviate from the planned route owing to weather conditions, damaged equipment or a change in navigational status; and
- .5 on finally leaving the reporting area.

3.3.2 Ships are not required to send a report if, during normal sailing through the reporting area, they cross the area's boundary on other occasions apart from initial entry or final departure.

### **3.4 Land-based authorities to which reports must be sent**

3.4.1 On entering the CANREP reporting area, ships must report the fact to one of the MRCCs listed in appendix 1, according to the following criteria:

- (i) Ships that enter the CANREP reporting area at a position east of the meridian of longitude 015° 30' W should notify the Las Palmas MRCC.
- (ii) Ships that enter the reporting area at a position west of the meridian of longitude 015° 30' W should notify the Tenerife MRCC.

3.4.2 On leaving the CANREP reporting area, ships must report the fact to the same MRCC to which they reported on entry.

3.4.3 Reports must be completed in accordance with the format shown in appendix 2.

3.4.4 Reports may be sent by any means capable of being received by the media indicated in appendix 1.

## **4 Information to be provided to participating ships and procedures to be observed**

4.1 When requested, the MRCCs listed in appendix 1 should provide ships with information vital to navigational safety in the ship's reporting area, using their broadcasting equipment.

4.2 If necessary, any ship may ask for information on its own behalf about specific local conditions.

## **5 Requirements regarding radiocommunications for the system, reporting frequencies and information to be reported**

5.1 The Maritime Rescue Co-ordination Centres to which reports must be sent are listed in appendix 1.

5.2 The reports completed by a ship on entering and passing through the reporting area must begin with the word CANREP and include a two-letter abbreviation to indicate their type (sailing plan, final report or deviation report). Reports with these prefixes may be sent free of cost.

5.3 Depending on the type of report, the following information must be included, as described in paragraph 6 of appendix 2:

- A: Ship's identity (name, call sign, IMO No. and MMSI No.);
- B: Date and time;
- C: Position;
- E: True course;
- F: Speed;
- G: Name of last port of call;
- I: Name of next port of call and estimated time of arrival;
- P: Type(s) of cargo, quantity and IMO classification if carrying potentially dangerous goods;
- Q: Used in the event of defects or deficiencies that impair normal navigation;

- T: Address for communication of cargo information;  
W: Number of people on board;  
X: Miscellaneous information relating to tankers:
  - estimated quantity and characteristics of bunker fuel for tankers carrying an amount of it greater than 5,000 tonnes;
  - navigational status (e.g., moving under own propulsion, limited manoeuvrability, etc.).

5.4 The reporting format must be consistent with resolution A.851(20).

## **6 Regulations in force in the area covered by the system**

### *6.1 Regulations on collision prevention*

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972, as amended, applies throughout the area covered by the system.

## **7 Shore-based establishments responsible for operation of the system**

7.1 The MRCCs to which these reports must be sent are listed in appendix 1.

7.2 The MRCCs or any other establishment forming part of the service are to be manned constantly.

7.3 The training given to MRCC staff must comply with the national and international recommendations and include a general study of navigational safety measures and the relevant national and international (IMO) provisions.

7.4 All means of communication that can be received by the media indicated in Appendix 1 are acceptable.

## **8 Action to take in the event of a ship's non-compliance with system requirements**

8.1 The system's objectives are to initiate maritime search and rescue and anti-pollution measures as quickly and effectively as possible if an emergency is reported or if a ship that is supposed to report does not and no contact can be established with it. All possible means will be deployed to obtain the participation of the ships required to send in reports. Should these fail to materialize and the offending ship can be identified beyond doubt, the competent authorities in the relevant flag State will be informed with a view to their investigating the situation and possibly starting legal proceedings under their national legislation. The CANREP mandatory ship reporting system exists only for the exchange of information, and does not confer additional powers to impose change in a ship's operations. The reporting system will be implemented in accordance with the provisions of UNCLOS, the SOLAS Convention and other relevant international instruments, and the reporting system will not constitute a basis for preventing the passage of a ship in transit through the reporting area.

APPENDIX 1

**INSTALLATIONS TO WHICH REPORTS MUST BE SENT  
(POSITIONS SENT TO WGS 84 DATUM)**

**MRCC Tenerife** 28° 28' N  
016° 14' W

Tel.: +34 900 202 111.

E-mail: [canrep.tenerife@sasemar.es](mailto:canrep.tenerife@sasemar.es)

VHF channels: 16 and 70

MF channels: 2182

**Automatic identification system (AIS)**

**MRCC Las Palmas** 28° 09' N  
015° 25' W

Tel.: +34 900 202 112.

E-mail: [canrep.laspalmas@sasemar.es](mailto:canrep.laspalmas@sasemar.es)

VHF channels: 16 and 70

MF channels: 2182

**Automatic identification system (AIS)**

## APPENDIX 2

### MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM FOR THE CANARY ISLANDS (CANREP)

#### *Instructions for reports*

- 1 Ships heading for the reporting area of the Canary Islands must send a report:
  - .1 on entering the reporting area; or
  - .2 immediately after leaving a port, terminal or anchorage situated in the reporting area; or
  - .3 when deviating from the route leading to the originally declared destination, port, terminal, anchorage or position “for orders” given on entry into the reporting area; or
  - .4 when it is necessary to deviate from the planned route owing to weather conditions, damaged equipment or when information under Q is required; and
  - .5 on finally leaving the reporting area.
- 2 Ships are not required to send a report if, during normal sailing through the reporting area, they cross the area’s boundary on other occasions apart from initial entry or final departure.
- 3 On entering the CANREP reporting area, ships must report the fact to one of the MRCCs listed in Appendix 1, according to the following criteria:
  - (i) Ships that enter the CANREP reporting area at a position east of the meridian of longitude 015° 30’ W should notify the Las Palmas MRCC.
  - (ii) Ships that enter the reporting area at a position west of the meridian of longitude 015° 30’ W should notify the Tenerife MRCC.
- 4 On leaving the CANREP reporting area, ships must report the fact to the same MRCC to which they reported on entry.
- 5 Every report must begin with the word CANREP and a two-letter abbreviation enabling the type of report to be identified. Messages with this prefix will be sent free of charge and treated as URGENT.
- 6 Reports must be in accordance with the following table. Sections A, B, C, E, F, G, I, P, T, W and X are compulsory for sailing plans, A, B, C, E and F for final reports, and A, B, C, E, F and I for deviation reports. The Q designation is included whenever a problem arises in the reporting area, be it defects, damage, deficiencies or circumstances, that affects normal navigation.

<b>Designator</b>	<b>Function</b>	<b>Text</b>
Name of system	Code word	CANREP
	Type of report: Sailing plan: Final report:  Deviation report	One of the following 2-letter identifiers SP FR (on <u>finally</u> leaving reporting area) to include only <b>A, B, C, E and F</b> . DR to include only <b>A, B, C, E, F and I</b> .
A	Ship	Name and call sign (Name of ship, call sign, IMO No. and MMSI No.), (e.g., NONESUCH/KTOI)
B	Date and time corresponding to position at C, expressed as UTC.	A six-digit group followed by a Z. The first two digits indicate day of the month, the second two the hours and the last two the minutes. The Z indicates that the time is given in UTC (e.g., 081340Z).
C	Position (latitude and longitude)	A 4-digit group giving latitude in degrees and minutes, with the suffix N, and a 5-digit group giving longitude in degrees and minutes, with the suffix W (e.g., 2836N or 01545W).
E	Course	True course. A 3-digit group (e.g., 210).
F	Speed	Speed in knots. A 2-digit group (e.g., 14).
G	Name of last port of call	Name of the last port of call (e.g., Strait of Gibraltar)
I	Destination and ETA (UTC)	Name of destination and date and time group as expressed in B (e.g., Cape Town 181400Z)
P	Cargo	Type(s) of cargo, and quantity and IMO classification if carrying potentially dangerous goods.
Q	Defects, damage, deficiencies, limitations.	Brief details of defects, including damage, deficiencies and other circumstances that impair normal navigation.
T	Address for the communication of cargo information	Name, tel No. and fax, e-mail or URL.
W	Total number of people on board	State number
X	Miscellaneous	Miscellaneous information concerning those tankers: Characteristics and approximate quantity of bunker fuel for tankers carrying an amount of it greater than 5,000 tonnes Navigational status (e.g., moving under own propulsion, at anchor, no steering, limited manoeuvrability, depth restriction, moored, aground, etc.)

7 The sailing plan (SP) is sent as an initial report:

- (a) When entering the reporting area, as defined in paragraph 2.1.
- (b) On leaving the last port of call located in the reporting area.

Example:

Name of station to which report must be sent: CANREP – SP

- A. GOLAR STIRLING/9001007
- B. 261520Z
- C. 2836N01545W
- E. 210
- F. 15
- G. STRAIT OF GIBRALTAR
- I. CAPE TOWN 230230Z
- P. 56,000 TONNES HEAVY FUEL OILS
- T. J Smith, 00 47 22 31 56 10, Fax 00 47 22 31 56 11
- W. 23
- X. NONE, NONE

8 The final report (FR) is sent:

- (a) When leaving the reporting area.
- (b) On arrival at a port of destination located in the reporting area.

Example:

Name of station to which report must be sent: CANREP – FR

- A. GOLAR STIRLING/9001007
- B. 261805Z
- C. 2802N01614W
- E. 175
- F. 16

9 The deviation report (DR) is sent:

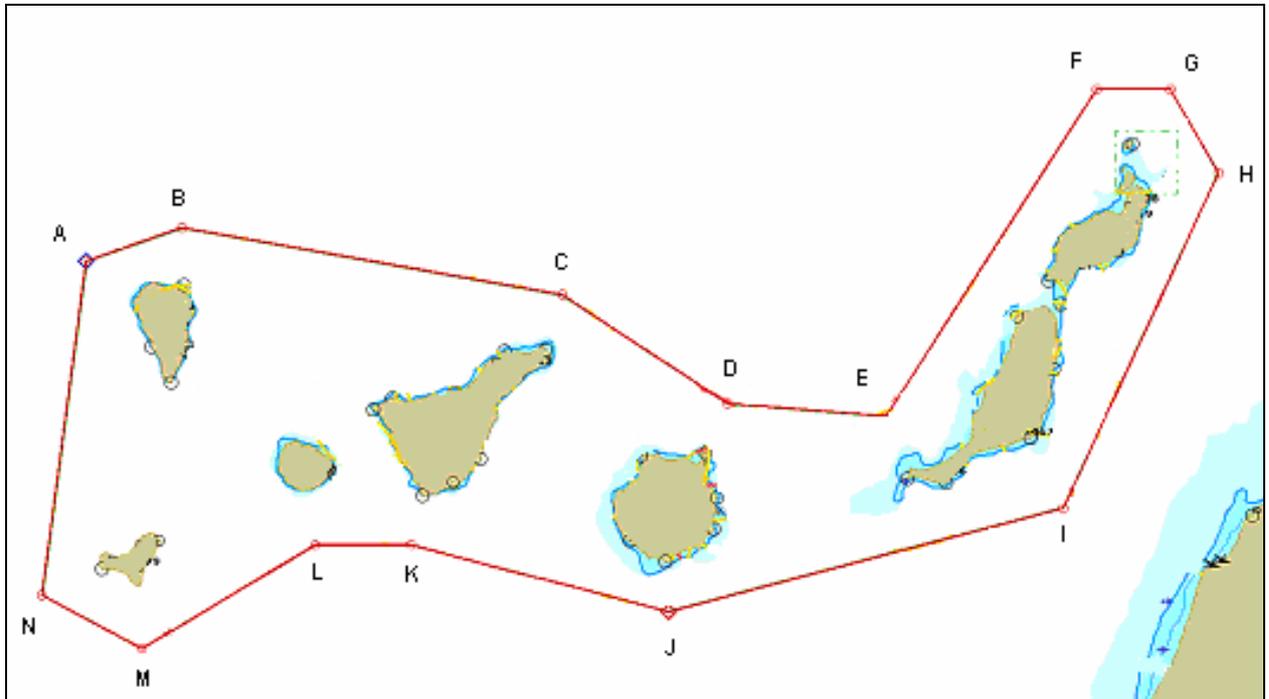
- (a) When deviating from the route leading to the originally declared destination, port, terminal, anchorage or position “for orders” given on entry into reporting area.
- (b) When it is necessary to deviate from the planned route owing to weather conditions, damage to equipment or a change in navigational status.

Example: Name of station to which report must be sent: CANREP – FR

- A. GOLAR STIRLING/9001007
- B. 261605Z
- C. 2821N01557W
- E. 280
- F. 14
- I. SANTA CRUZ DE TENERIFE 261645Z
- X. NONE, SATISFACTORY.

APPENDIX 3

CHARTLET



## ANNEX 2

### SUMMARY

#### **1 Types of ship required to participate in the system**

##### 1.1 Ships required to take part in the CANREP mandatory ship reporting system:

Tankers of 600 tonnes deadweight and upwards, either transiting the Canary Islands or sailing to or from Canarian ports or involved in inter-island navigation, carrying the following:

- .1 heavy-grade crude oils with a density greater than 900 kg/m<sup>3</sup> at 15°C;
- .2 heavy fuel oils with a density greater than 900 kg/m<sup>3</sup> at 15°C or kinematic viscosity greater than 180 mm<sup>2</sup>/s at 50°C; and
- .3 bitumen, coal tar and their emulsions.

#### **2 Geographical position for submitting reports**

Ships travelling towards the Canary Island reporting area or leaving it must report:

- .1 on entering the reporting area; or
- .2 immediately after leaving a port, terminal or anchorage located in the reporting area; or
- .3 when deviating from the route leading to the originally declared destination, port, terminal, anchorage or position “for orders” given on entry into the reporting area; or
- .4 when it is necessary to deviate from the planned route owing to weather conditions, damaged equipment or a change in navigational status; and
- .5 on finally leaving the reporting area.

#### **Reference charts**

The reference chart is No.209 of the Spanish Navy Hydrographic Institute (WGS 84 Datum).

#### **3 Reporting format**

- A: Ship's identity (name, call sign, IMO No. and MMSI No.);  
B: Date and time;  
C: Position;  
E: True course;  
F: Speed;

- G: Name of last port of call;
- I: Name of next port of call and estimated time of arrival;
- P: Type(s) of cargo, quantity and IMO classification if carrying potentially dangerous goods;
- Q: Used in the event of defects or deficiencies that affect normal navigation;
- T: Address for communication of information on cargo;
- W: Number of people on board;
- X: Various particulars relating to tankers:
  - estimated quantity and characteristics of bunker fuel for tankers carrying an amount of it greater than 5,000 tonnes;
  - navigational status (e.g., moving under own propulsion, limited manoeuvrability, etc.).

#### **4 Shore-based authorities to which reports must be sent**

4.1 On entering the CANREP reporting area, ships must report the fact to one of the MRCCs listed in appendix 1, according to the following criteria:

- (i) Ships entering the CANREP reporting area at a position east of the meridian of longitude 015° 30' W should notify the Las Palmas MRCC.
- (ii) Ships entering the reporting area at a position west of the meridian of longitude 015° 30' W should notify the Tenerife MRCC.

4.2 On leaving the CANREP reporting area, ships must report the fact to the same MRCC to which they reported on entry.

#### **5 Telecommunications**

Reports may be sent cost-free by any means capable of being received by the media indicated in appendix 1.

\*\*\*

**ANNEX 30****RESOLUTION MSC.214(81)  
(adopted on 12 May 2006)****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PERFORMANCE STANDARDS FOR  
SHIPBORNE VOYAGE DATA RECORDERS (VDRS) (RESOLUTION A.861(20))  
AND PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE SIMPLIFIED VOYAGE  
DATA RECORDERS (S-VDRS) (RESOLUTION MSC.163(78))**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of Committee,

RECALLING ALSO resolution A.886(21), by which the Assembly resolved that the functions of adopting performance standards for radio and navigational equipment, as well as amendments thereto, shall be performed by the Maritime Safety Committee on behalf of the Organization,

HAVING CONSIDERED resolution A.861(20) on Performance standards for shipborne voyage data recorders (VDRs) and resolution MSC.163(78) on Performance standards for shipborne simplified voyage data recorders (S-VDRs) and reviewed requirements for extracting stored data from VDRs and S-VDRs,

RECOGNIZING that, after an accident, there is a need for the investigators to be able to download the stored data and playback the information from VDRs/S-VDRs without delay,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Sub-Committee on Safety of Navigation at its fifty-first session,

1. ADOPTS the amendments to the Recommendations on performance standards for shipborne voyage data recorders (VDRs) and the Recommendation on performance standards for simplified voyage data recorders (S-VDRs), set out in Annexes 1 and 2, respectively, to the present resolution;
2. RECOMMENDS Governments to ensure that VDRs and S-VDRs:
  - (a) if fitted before 1 June 2008, conform to performance standards not inferior to those specified in the Annexes to resolutions A.861(20) and MSC.163(78), respectively; and
  - (b) if fitted on or after 1 June 2008, conform additionally to the amendments to performance standards not inferior to those specified in Annexes 1 and 2 to the present resolution.

ANNEX 1

**AMENDMENTS TO THE RECOMMENDATION ON PERFORMANCE  
STANDARDS FOR SHIPBORNE VOYAGE DATA RECORDERS (VDRs)  
(RESOLUTION A.861(20))**

**ANNEX TO RESOLUTION A.861(20)**

A new section 8 is added, as follows:

**“8 DOWNLOAD AND PLAYBACK EQUIPMENT FOR INVESTIGATION  
AUTHORITIES**

**8.1 Data output interface**

The VDR should provide an interface for downloading the stored data and playback the information to an external computer. The interface should be compatible with an internationally recognized format, such as Ethernet, USB, FireWire, or equivalent.

**8.2 Software for data downloading and playback**

8.2.1 A copy of the software programme providing the capability to download the stored data and playback the information onto a connected external laptop computer and for the playback of the data should be provided for each VDR installation.

8.2.2 The software should be compatible with an operating system available with commercial-off-the-shelf laptop computers and provided on a portable storage device such as a CD-ROM, DVD, USB-memory stick, etc.

8.2.3 Instructions for executing the software and for connecting the external laptop computer to the VDR should be provided.

8.2.4 The portable storage device containing the software, the instructions and any special (not commercial-off-the-shelf) parts necessary for the physical connection of the external laptop computer, should be stored within the main unit of the VDR.

8.2.5 Where non-standard or proprietary formats are used for storing the data in the VDR, the software for converting the stored data into open industry standard formats should be provided on the portable storage device or resident in the VDR.”

ANNEX 2

**AMENDMENTS TO THE RECOMMENDATION ON PERFORMANCE STANDARDS  
FOR SHIPBORNE SIMPLIFIED VOYAGE DATA RECORDERS (S-VDRs)  
(RESOLUTION MSC.163(78))**

**ANNEX TO RESOLUTION MSC.163(78)**

A new section 8 is added, as follows:

**“8 DOWNLOAD AND PLAYBACK EQUIPMENT FOR INVESTIGATION  
AUTHORITIES**

**8.1 Data output interface**

The S-VDR should provide an interface for downloading the stored data and playback the information to an external computer. The interface should be compatible with an internationally recognized format, such as Ethernet, USB, FireWire, or equivalent.

**8.2 Software for data downloading and playback**

8.2.1 A copy of the software programme providing the capability to download the stored data and playback the information onto a connected external laptop computer and for the playback of the data should be provided for each S-VDR installation.

8.2.2 The software should be compatible with an operating system available with commercial-off-the-shelf laptop computers and provided on a portable storage device such as a CD-ROM, DVD, USB-memory stick, etc.

8.2.3 Instructions for executing the software and for connecting the external laptop computer to the S-VDR should be provided.

8.2.4 The portable storage device containing the software, the instructions and any special (not commercial-off-the-shelf) parts necessary for the physical connection of the external laptop computer, should be stored within the main unit of the S-VDR.

8.2.5 Where non-standard or proprietary formats are used for storing the data in the S-VDR, the software for converting the stored data into open industry standard formats should be provided on the portable storage device or resident in the S-VDR.”

\*\*\*