



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
84º periodo de sesiones
Punto 24 del orden del día

MSC 84/24/Add.2
6 junio 2008
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 84º PERIODO DE SESIONES**

Se adjuntan los anexos 9 a 11 y 13 a 23 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 84º periodo de sesiones (MSC 84/24).

**(Para los anexos 1 a 8, véase el documento MSC 84/24/Add.1,
y para el anexo 12, véase el documento MSC 84/24/Add.3)**

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.

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MSC.263(84) – NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES REVISADAS PARA LA IDENTIFICACIÓN Y EL SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES (LRIT)
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.264(84) – ESTABLECIMIENTO DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS LRIT CON CARÁCTER PROVISIONAL
- ANEXO 11 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974
- ANEXO 13 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CÓDIGO CNI)
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MSC.265(84) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA APROBACIÓN DE SISTEMAS DE ROCIADORES EQUIVALENTES A LOS ESPECIFICADOS EN LA REGLA II-2/12 DEL CONVENIO SOLAS (RESOLUCIÓN A.800(19))
- ANEXO 15 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000
- ANEXO 17 RESOLUCIÓN MSC.266(84) – CÓDIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES PARA FINES ESPECIALES, 2008
- ANEXO 18 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO
- ANEXO 19 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 20 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS)
- ANEXO 21 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 22 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 23 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE PANAMÁ

ANEXO 9**RESOLUCIÓN MSC.263(84)
(Adoptada el 16 de mayo de 2008)****NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES
REVISADAS PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE
LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.886(21), sobre el Procedimiento para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas, mediante la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargara de la función de aprobar y enmendar las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas,

RECORDANDO ASIMISMO las disposiciones de la nueva regla V/19-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (el Convenio), relativa a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques,

RECORDANDO ADEMÁS las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (las Normas de funcionamiento) adoptadas mediante la resolución MSC.210(81) y enmendadas mediante la resolución MSC.254(83),

RECONOCIENDO la necesidad de adoptar determinadas enmiendas a las Normas de funcionamiento,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada en su 84º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos Contratantes del Convenio que se aseguren de que:
 - .1 los sistemas y el equipo de a bordo utilizados para cumplir las prescripciones de la regla V/19-1 del Convenio se ajustan a normas de funcionamiento que no sean inferiores a las normas especificadas en el anexo de la presente resolución;
 - .2 todos los centros de datos sobre identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) y el intercambio internacional de datos LRIT se ajustan a prescripciones funcionales que no sean inferiores a las prescripciones especificadas en el anexo de la presente resolución; y
 - .3 presentan puntualmente a la Organización y a los centros de datos LRIT la información necesaria que permita el establecimiento y funcionamiento continuo del sistema LRIT, y que actualizan dicha información cuando se producen cambios;

3. ACUERDA revisar y enmendar, teniendo presente la experiencia adquirida, y según sea necesario, las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que figuran en el anexo de la presente resolución;
4. REVOCA las resoluciones MSC.210(81) y MSC.254(83).

ANEXO

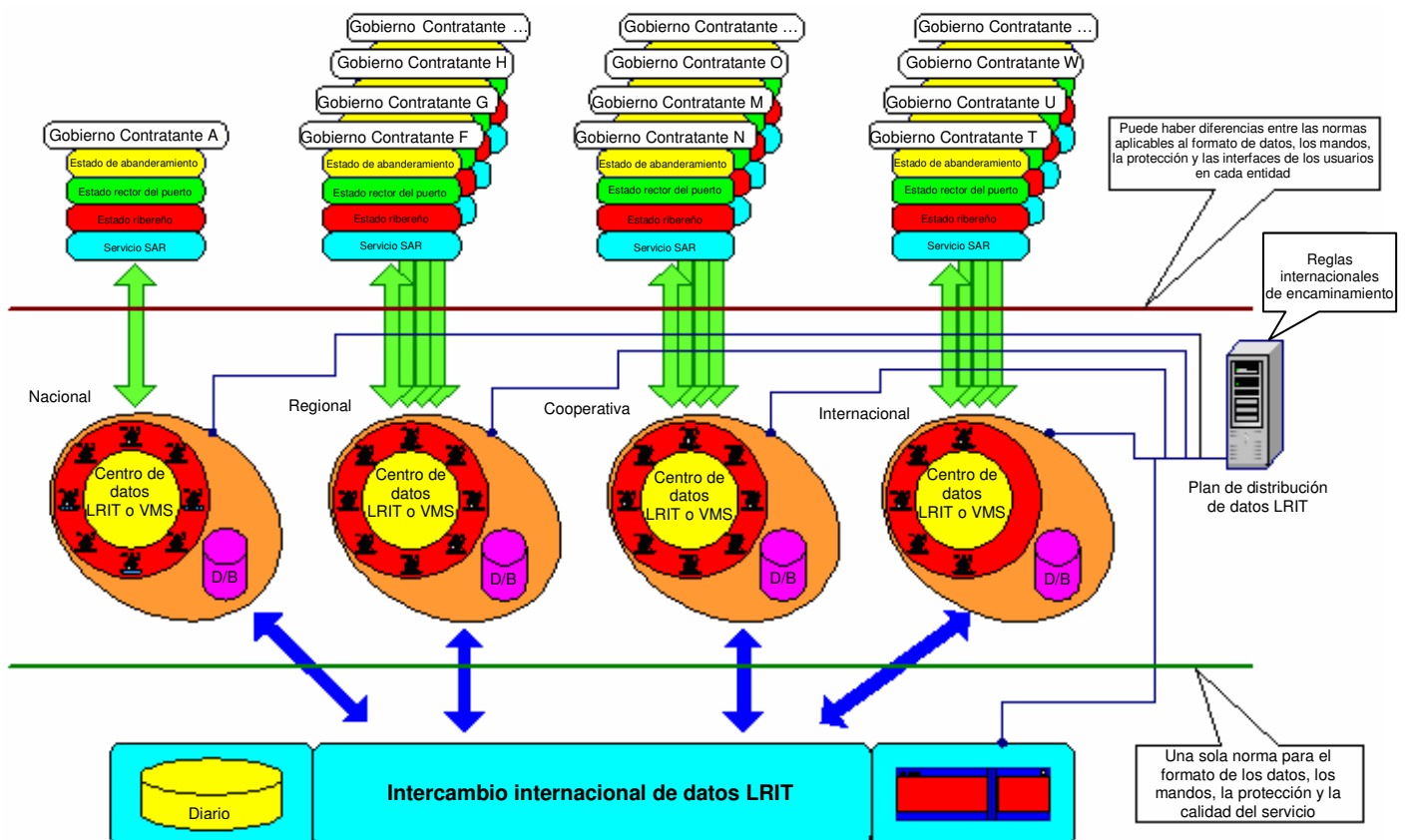
NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES
 REVISADAS PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE
 LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

1 Visión general

1.1 El sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) proporciona la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques en todo el mundo.

1.2 El sistema LRIT consiste en el equipo de a bordo de transmisión de información LRIT, los proveedores de servicios de comunicación, los proveedores de servicios de aplicaciones, los centros de datos LRIT, incluido cualquier sistema de vigilancia de buques conexas, el plan de distribución de datos LRIT y el intercambio internacional de datos LRIT. Un coordinador LRIT, que actúa en nombre de todos los Gobiernos Contratantes, examina e inspecciona ciertos aspectos del funcionamiento del sistema LRIT. En la figura 1 se ilustra la configuración del sistema LRIT.

FIGURA 1
 Configuración del sistema



1.3 La información LRIT se proporciona a los servicios de búsqueda y salvamento² y a los Gobiernos Contratantes que tienen derecho a recibirla, previa solicitud, mediante un sistema de centros de datos nacionales, regionales, en régimen de cooperativa y el centro internacional de datos LRIT utilizando, cuando es necesario, el Intercambio internacional de datos LRIT.

1.4 Cada Administración proporcionará al Centro de datos LRIT que haya seleccionado, una lista de los buques autorizados a enarbolar su pabellón que deben transmitir información LRIT, junto con otros detalles destacados, y actualizará, sin demora injustificada, dichas listas a medida que se produzcan cambios. Los buques sólo transmitirán información LRIT al Centro de datos LRIT seleccionado por su Administración.

1.5 Las obligaciones de los buques por lo que respecta a la transmisión de información LRIT y los derechos y obligaciones de los Gobiernos Contratantes y de los servicios de búsqueda y salvamento de recibir información LRIT están establecidas en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS 1974.

2 Definiciones

2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido:

- .1 por *Convenio* se entiende el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .2 por *regla* se entiende una regla del Convenio;
- .3 por *capítulo* se entiende un capítulo del Convenio;
- .4 por *usuario de datos LRIT* se entiende un Gobierno Contratante o un servicio de búsqueda y salvamento (SAR) que opta por recibir la información LRIT a la que tiene derecho;
- .5 por *Comité* se entiende el Comité de Seguridad Marítima;
- .6 por *nave de gran velocidad* se entiende una nave según se define en la regla X/1.3;
- .7 por *unidad móvil de perforación mar adentro* se entiende una unidad móvil de perforación mar adentro definida en la regla XI-2/1.1.5;
- .8 por *Organización* se entiende la Organización Marítima Internacional;
- .9 por *sistema de vigilancia de buques* se entiende un sistema establecido por un Gobierno Contratante o un grupo de Gobiernos Contratantes para vigilar los movimientos de los buques autorizados a enarbolar su pabellón. El sistema de vigilancia de buques puede también recoger la información de los buques especificada por el Gobierno o los Gobiernos Contratantes que lo han establecido;
- .10 por *información LRIT* se entiende la información especificada en la regla V/19-1.5.

² La expresión *servicio de búsqueda y salvamento* se define en la regla V/2.5 (véanse las enmiendas al capítulo V, adoptadas el 20 de mayo de 2004 mediante la resolución MSC.153(78), que entró en vigor el 1 de julio de 2006).

2.2 En el marco de las presentes Normas de funcionamiento, el término "buque" incluye las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, según se especifica en la regla V/19-1.4.1 y significa un buque que debe transmitir información LRIT.

2.3 Los términos que no se definen tendrán el mismo significado que se les atribuye en el Convenio.

3 Disposiciones generales

3.1 Cabe señalar que en la regla V/19-1.1 se dispone que:

Nada de lo dispuesto en la presente regla ni en las normas de funcionamiento y prescripciones funcionales adoptadas por la Organización en relación con la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques irá en perjuicio de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional, en particular de los regímenes jurídicos de la alta mar, la zona económica exclusiva, la zona contigua, las aguas territoriales o los estrechos utilizados para la navegación internacional y las vías marítimas archipelágicas.

3.2 Al utilizar el sistema LRIT, se deberán reconocer los convenios, acuerdos, reglamentos o normas internacionales que guardan relación con la protección de la información náutica.

3.3 Las presentes Normas de funcionamiento siempre se considerarán junto con la regla V/19-1 y con las especificaciones técnicas para el sistema LRIT.³

4 Equipo de a bordo

4.1 Además de las prescripciones generales recogidas en la resolución A.694(17): Recomendación sobre prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), el equipo de a bordo deberá cumplir las siguientes prescripciones mínimas:

- .1 poder transmitir automáticamente y sin intervención humana a bordo del buque, la información LRIT del buque, a intervalos de seis horas, a un centro de datos LRIT;
- .2 poder ser configurado a distancia para transmitir información LRIT a intervalos variables;
- .3 poder transmitir información LRIT tras haber recibido instrucciones de interrogación secuencial;
- .4 poder establecer una interfaz directa con el equipo de a bordo del Sistema mundial de navegación por satélite o disponer de un medio de posicionamiento interno;

³ Véase la circular MSC.1/Circ.1259, Especificaciones técnicas provisionales revisadas para el sistema LRIT.

- .5 recibir energía de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia;⁴ y
- .6 ser sometido a pruebas de compatibilidad electromagnética, teniendo en cuenta las recomendaciones⁵ elaboradas por la Organización.

4.2 Además de cumplir las disposiciones del párrafo 4.1 *supra*, el equipo de a bordo ofrecerá las prestaciones especificadas en el cuadro 1.

CUADRO 1

DATOS QUE DEBE TRANSMITIR EL EQUIPO DE A BORDO

Parámetro	Observaciones
Identificador del equipo de a bordo	El identificador utilizado por el equipo de a bordo.
	Situación del buque determinada por el Sistema Mundial de Navegación por Satélite (SMNS) (latitud y longitud) (basada en el dátum WGS84).
	<i>Situación:</i> El equipo deberá poder transmitir la situación del buque determinada por el SMNS (latitud y longitud) (basada en el dátum WGS84) según se prescribe en la regla V/19-1, sin intervención humana a bordo del buque.
Datos relativos a la situación	<i>Informes de situación previa solicitud</i> ⁽¹⁾ : El equipo deberá poder responder a una solicitud de transmisión de información LRIT previamente formulada, sin intervención humana a bordo del buque e independientemente del lugar en que éste se encuentre.
	<i>Informes de situación previamente programados</i> ⁽²⁾ : El equipo deberá poder ser configurado a distancia para transmitir información LRIT al centro de datos LRIT a intervalos de tiempo que oscilen entre un mínimo de 15 minutos y periodos de seis horas, independientemente de donde se encuentre el buque y sin intervención humana a bordo del buque.
Hora impresa 1	La fecha y la hora ⁽³⁾ relacionadas con la situación del SMNS. El equipo deberá poder transmitir la hora ⁽³⁾ correspondiente a la situación del buque determinada por el SMNS, con cada transmisión de información LRIT.
Notas:	<p>⁽¹⁾ <i>Informes de situación previa solicitud</i> son las transmisiones de información LRIT como resultado ya sea de haber recibido instrucciones para la interrogación secuencial o de la teleconfiguración del equipo de modo que se transmita a intervalos distintos de los predefinidos.</p> <p>⁽²⁾ <i>Informes de situación previamente programados</i> son las transmisiones de información LRIT según los intervalos de transmisión predefinidos.</p> <p>⁽³⁾ Todas las horas se indicarán en tiempo universal coordinado (UTC).</p>

⁴ Esta disposición no se aplicará a los buques que utilizan para la transmisión de información LRIT cualquiera de los equipos de radiocomunicaciones proporcionados para cumplir lo dispuesto en el capítulo IV. En estos casos, el equipo de a bordo deberá ser alimentado por las fuentes de energía que se especifican en la regla IV/13.

⁵ Véase la resolución A.813(19): Prescripciones generales sobre compatibilidad electromagnética de todo el equipo eléctrico y electrónico del buque.

4.3 El equipo de a bordo transmitirá la información LRIT utilizando un sistema de comunicación que ofrezca cobertura en todas las zonas en las que navega el buque.

4.4 El equipo de a bordo se programará para que transmita automáticamente la información LRIT del buque, a intervalos de seis horas, al centro de datos LRIT identificado por la Administración, a menos que el usuario de datos LRIT que solicite la provisión de información LRIT especifique un intervalo de transmisión más frecuente.

4.4.1 Cuando un buque esté siendo objeto de reparaciones, modificaciones o transformaciones en un dique seco o en un puerto o esté fuera de servicio durante un periodo prolongado, el capitán o la Administración podrá reducir la frecuencia de la transmisión de información LRIT a una transmisión cada 24 horas, o podrá cesar temporalmente la transmisión de dicha información

5 Proveedores de servicios de aplicaciones

5.1 Los proveedores de servicios de aplicaciones (ASP) que proporcionan servicios a:

- .1 un centro nacional de datos LRIT, deben estar reconocidos por los Gobiernos Contratantes que establezcan el centro;
- .2 un centro de datos LRIT regional o en régimen de cooperativa, deben estar reconocidos por los Gobiernos Contratantes que establecen el centro. En este caso, las medidas para reconocer los ASP serán acordadas entre los Gobiernos Contratantes que establezcan el centro; y
- .3 un centro internacional de datos LRIT, deben estar reconocidos por el Comité.

5.2 Los Gobiernos Contratantes proporcionarán a la Organización una lista con los nombres y datos de contacto de los ASP que reconocen, junto con cualquier condición para el reconocimiento, y posteriormente deberán, sin demoras indebidas, actualizar los datos de que dispone la Organización cuando se produzcan cambios.

5.2.1 La Organización debería comunicar a todos los Gobiernos Contratantes, a todos los Centros de datos LRIT, al Intercambio internacional de datos LRIT y al Coordinador LRIT la información que reciba de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5.2 y la información relativa a los ASP reconocidos por el Comité para facilitar servicios al Centro internacional de datos LRIT, así como todos los cambios correspondientes.

5.3 Un ASP deberá:

- .1 proporcionar una interfaz para el protocolo de comunicaciones entre los proveedores de servicios de comunicaciones y el centro de datos LRIT, a fin de permitir las siguientes funciones mínimas:
 - .1 integración a distancia del equipo de a bordo en un centro de datos LRIT;
 - .2 configuración automática de la transmisión de la información LRIT;

- .3 modificación automática del intervalo de transmisión de información LRIT;
 - .4 cese automático de la transmisión de información LRIT;
 - .5 transmisión, previa solicitud, de información LRIT; y
 - .6 recuperación y gestión automáticas de la transmisión de información LRIT;
- .2 proporcionar un sistema de gestión de transacciones integrado, para la vigilancia de la producción y encaminamiento de la información LRIT; y
- .3 garantizar que la información LRIT se recopila, almacena y encamina de modo fiable y seguro.

5.4 Cuando se utilicen ASP, éstos deberán añadir los datos identificados en el cuadro 2 a cada transmisión de información LRIT:

CUADRO 2

DATOS QUE DEBEN AÑADIR EL PROVEEDOR DE SERVICIOS DE APLICACIONES LRIT (ASP) Y EL CENTRO DE DATOS LRIT

Parámetros	Observaciones
Identidad del buque ⁽¹⁾	El número IMO de identificación del buque ⁽¹⁾ y la ISMM del buque.
Nombre del buque	Nombre del buque que ha transmitido la información LRIT utilizando el alfabeto latino nº 1 y la codificación UTF-8.
Hora 2	Fecha y hora ⁽²⁾ en que el ASP recibe la transmisión de información LRIT (si se sigue este procedimiento).
Hora 3	Fecha y hora ⁽²⁾ en que el ASP retransmite la información LRIT recibida (si se sigue este procedimiento) al centro de datos LRIT competente.
Identificación del centro de datos LRIT	Identidad del centro de datos LRIT, que se indicará claramente mediante un código único de identificación.
Hora 4	Fecha y hora ⁽²⁾ en que el centro de datos LRIT recibe la información LRIT.
Hora 5	Fecha y hora ⁽²⁾ en que el centro de datos LRIT retransmite la transmisión de información LRIT a un usuario de datos LRIT.
Notas:	<p>⁽¹⁾ Véase la regla XI-1/3 del Convenio SOLAS y la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación.</p> <p>⁽²⁾ Todas las horas se indicarán en tiempo universal coordinado (UTC).</p>

5.5 Además de lo dispuesto en el párrafo 5.3, las Administraciones, Gobiernos Contratantes y el Comité podrían establecer, en relación con los ASP que soliciten ser reconocidos, condiciones específicas para el reconocimiento de un ASP concreto.

6 Proveedores de servicios de comunicaciones

6.1 Los proveedores de servicios de comunicaciones (CSP) ofrecen servicios que enlazan los distintos elementos del sistema LRIT utilizando protocolos de comunicaciones que garantizan que la información LRIT se transmite de manera segura de un extremo al otro. Esta condición excluye la posibilidad de utilizar sistemas de transmisión que no sean seguros.

6.2 Un proveedor de servicios de comunicaciones también puede ofrecer servicios como ASP.

7 Centro de datos LRIT

7.1 Todos los centros de datos LRIT deberían:

- .1 establecer y mantener de forma continua sistemas que garanticen en todo momento que los usuarios de datos LRIT reciban solamente la información LRIT que están autorizados a recibir, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1;
- .2 recoger información LRIT de los buques, atendiendo a las instrucciones de sus Administraciones, a fin de transmitir esta información al centro;
- .3 obtener, cuando se le solicite que provea información LRIT transmitida por los buques que no sean los que la transmiten directamente al centro, información LRIT de otros centros de datos LRIT, a través del intercambio internacional de datos LRIT;
- .4 poner a disposición de otros centros de datos LRIT la información LRIT recibida de otros centros de datos LRIT, a través del intercambio internacional de datos LRIT, cuando se solicite información LRIT de buques que no sean los que transmiten la información LRIT;
- .5 tramitar las peticiones ,realizadas por usuarios de datos LRIT de interrogación secuencial de la información LRIT o de modificación del intervalo o intervalos entre las transmisiones de esa información por un buque o grupo de buques que no la transmitan al centro;
- .6 retransmitir, cuando se solicite, las peticiones de interrogación secuencial de la información LRIT o de modificación del intervalo o intervalos entre las transmisiones de esa información por un buque o grupo de buques que no las transmitan al centro, realizadas por usuarios de datos del LRIT y cursadas por Intercambio internacional de datos LRIT a otros centros de datos LRIT;
- .7 tramitar las peticiones realizadas por otros centros de datos de interrogación secuencial de la información LRIT o de modificación del intervalo o intervalos

entre las transmisiones de esa información por un buque o grupo de buques que las transmiten al centro, cursadas por el Intercambio electrónico de datos LRIT;

- .8 previa solicitud, difundir a los usuarios de datos LRIT la información LRIT que tienen derecho a recibir, de conformidad con los acuerdos preestablecidos, y notificar a los usuarios de datos LRIT y a la Administración si un buque determinado deja de transmitir información LRIT;
- .9 archivar la información LRIT de los buques que se transmita al centro, durante al menos un año y hasta el momento en que el Comité examine y acepte el informe anual de auditoría de funcionamiento realizada por el Coordinador LRIT. No obstante, la información LRIT archivada ofrecerá un registro completo de las actividades del centro entre dos auditorías anuales consecutivas de su funcionamiento;
- .10 en el caso de información LRIT archivada durante los últimos cuatro días, enviar información LRIT en un plazo máximo de 30 minutos desde que se reciba la solicitud;
- .11 en el caso de información LRIT archivada hace más de cuatro días pero menos de 30 días, enviar la información LRIT en un plazo máximo de una hora cuando se reciba una solicitud;
- .12 en el caso de la información LRIT archivada hace más de 30 días, enviar la información LRIT en un plazo máximo de cinco días cuando se reciba una solicitud;
- .13 garantizar que se utiliza el equipo físico y el soporte lógico adecuado para almacenar copias de seguridad de la información LRIT a los intervalos oportunos, que se almacenará en uno o varios lugares adecuados situados fuera del centro, y que se puede disponer de dicha información lo antes posible en caso de fallo, para asegurar la continuidad del servicio;
- .14 mantener un registro de los buques que transmiten información LRIT al centro, en particular del nombre del buque, su número IMO de identificación, el distintivo de llamada, y la identidad del servicio móvil marítimo (ISMM);
- .15 utilizar un protocolo normalizado de comunicaciones y protocolos convenidos para conectarse al intercambio internacional de datos LRIT y al servidor del Plan de distribución de datos LRIT;
- .16 utilizar un método seguro de transmisión normalizado para el intercambio internacional de datos LRIT y el servidor del plan de distribución de datos LRIT;
- .17 utilizar un método de acceso seguro para los usuarios de datos LRIT;
- .18 utilizar un formato de mensaje normalizado ampliable para comunicarse con el intercambio internacional de datos LRIT y el servidor del plan de distribución de datos LRIT;

- .19 utilizar conexiones fiables (por ejemplo TCP) para garantizar que los centros de datos LRIT reciben sin problemas la información LRIT;
- .20 añadir los datos oportunos enumerados en el cuadro 2 a cada transmisión de información LRIT recibida por el centro; y
- .21 tener acceso al plan de distribución de datos LRIT vigente así como a sus versiones anteriores.

7.2 Todos los centros de datos LRIT deberían cumplir las prescripciones pertinentes de las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT⁶ y las Especificaciones técnicas para el plan de distribución de datos LRIT, y deberían tener en cuenta las disposiciones pertinentes de las Especificaciones técnicas para el intercambio internacional de datos LRIT.

7.3 Todos los centros de datos LRIT regionales o en régimen de cooperativa deberían mantener automáticamente un diario o diarios de toda la información LRIT distribuida internamente. Ese diario o diarios sólo deberían contener información sobre el encabezamiento del mensaje que debería utilizarse a fines de auditoría, y deberían transmitirse al Intercambio internacional de datos LRIT a intervalos regulares con el fin de combinarlos con el diario o diarios mantenidos por el Intercambio internacional de datos LRIT.

7.4 Cada centro de datos LRIT debería:

- .1 saldar sus obligaciones con respecto a los centros de datos LRIT que le proporcionan la información LRIT y el Intercambio internacional de datos LRIT, a tiempo y de conformidad con los acuerdos concluidos;
- .2 publicar sus tarifas, en una moneda que decidirán los Gobiernos Contratantes que establezcan el centro y en derechos especiales de giro (DEG), junto con la fecha o fechas a partir de las cuales surten efecto las tarifas, para:
 - .1 proporcionar información LRIT transmitida por el equipo de a bordo a intervalos predefinidos^{7,8};
 - .2 proporcionar información LRIT transmitida por equipo de a bordo previa solicitud⁹;
 - .3 configurar a distancia el equipo de a bordo de modo que se pueda transmitir a intervalos distintos de los predefinidos¹⁰ y para volver a configurar el equipo de a bordo para que transmita a intervalos predefinidos;

⁶ Véase la circular MSC.1/Circ.1259, Especificaciones técnicas provisionales revisadas para el sistema LRIT.

⁷ Se hace referencia a las notificaciones de la situación previamente programadas definidas en la nota (2) en el cuadro 1.

⁸ Los intervalos predeterminados con los intervalos especificados en el párrafo 4.4.

⁹ Se hace referencia a las notificaciones previa solicitud definidas en la nota (1) del cuadro 1.

¹⁰ Los intervalos predeterminados se especifican en el párrafo 4.4.

- .4 proporcionar información LRIT archivada, que es la información LRIT recibida de un buque distinta de su última posición;

y deberían actualizar estos datos a medida que se introduzcan cambios; y

- .3 transmitir al intercambio Internacional de datos LRIT información sobre sus tarifas junto con la moneda a la que se refieren y actualizar dicha información cuando se produzcan cambios.

7.5 El coordinador LRIT deberá realizar anualmente una auditoría del funcionamiento de todos los centros de datos LRIT.

7.5.1 Todos los centros de datos LRIT deberán colaborar con el Coordinador LRIT y poner a su disposición la información necesaria para que pueda realizar de manera satisfactoria una auditoría de su funcionamiento.

7.5.2 Todos los centros de datos LRIT deberían saldar sus obligaciones con respecto al Coordinador LRIT, a tiempo y de conformidad con los acuerdos concluidos.

7.6 Cuando proporcionen información LRIT a usuarios de datos LRIT distintos de los servicios SAR, los centros de datos LRIT deberían:

- .1 en caso de que dicha información no esté archivada utilizar la versión vigente del Plan de distribución de datos LRIT;
- .2 en caso de que dicha información esté archivada, utilizar la versión o versiones del Plan de distribución de datos LRIT que se aplicaba en el momento en que se recibió originalmente la información LRIT archivada que se ha pedido; y
- .3 aplicar las zonas geográficas especificadas por los Gobiernos Contratantes en el Plan de distribución de datos LRIT y no debería intentar resolver cualquier cuestión que pueda plantearse cuando éstas áreas no están especificadas o coinciden con áreas geográficas especificadas por otros Gobiernos Contratantes.

7.7 No obstante lo dispuesto en el párrafo 7.1 y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 17.2, todos los centros de datos LRIT deberán facilitar a los servicios SAR la información LRIT transmitida por todos los buques situados dentro de la zona geográfica especificada por el servicio SAR, a fin de permitir la rápida identificación de los buques a los que se puede solicitar asistencia en la búsqueda y salvamento de personas en situaciones de peligro en el mar. La información LRIT se facilitará con independencia de la situación de la zona geográfica de que se trate, incluso si esa zona geográfica está situada fuera de la región de búsqueda y salvamento de la que es responsable el servicio SAR que solicita la información (véase la regla V/19-1.12).

8 Centros de datos LRIT nacionales, regionales y en régimen de cooperativa

8.1 Un Gobierno Contratante puede establecer un centro de datos LRIT nacional. El Gobierno Contratante que establezca este centro debería comunicar sus pormenores a la

Organización y actualizará sin demora injustificada la información cuando se produzcan cambios.

8.2 Un grupo de Gobiernos Contratantes puede establecer un centro de datos LRIT, ya sea regional o en régimen de cooperativa. Los acuerdos para establecer este centro deberían ser concertados por los Gobiernos Contratantes interesados. Uno de los Gobiernos Contratantes que establezca el centro debería comunicar los pormenores oportunos a la Organización, y actualizará la información facilitada sin demoras indebidas, cuando se produzcan cambios.

8.3 Previa solicitud, el centro de datos LRIT nacional, regional o en régimen de cooperativa podrá ofrecer servicios a Gobiernos Contratantes que no sean los que hayan establecido dicho centro.

8.3.1 El centro de datos LRIT negociará los acuerdos para la prestación de servicios con el Gobierno Contratante que lo solicite.

8.3.2 El Gobierno Contratante que establezca un centro de datos LRIT nacional o uno de los Gobiernos Contratantes que establezca el centro de datos LRIT regional o en régimen de cooperativa debería comunicar a la Organización que este centro facilita servicios a los Gobiernos Contratantes que no sean los que lo han establecido, y debería actualizar la información al respecto (sin demoras indebidas), cuando se produzcan cambios.

8.4 Los centros de datos LRIT nacionales, regionales y en régimen de cooperativa pueden desempeñar también las funciones de sistemas de vigilancia del tráfico marítimo (VMS) nacionales, regionales o en régimen de cooperativa, y en el desempeño de esta función pueden solicitar que los buques transmitan información adicional, o información a intervalos distintos, o que buques que no estén obligados a transmitir información LRIT transmitan información. Los VMS también pueden desempeñar otras funciones.

8.4.1 Si un centro de datos LRIT nacional, regional o en régimen de cooperativa recopila información adicional de los buques, debería transmitir únicamente la información LRIT necesaria a los otros centros de datos LRIT a través del Intercambio internacional de datos LRIT.

9 Centro internacional de datos LRIT

9.1 Debería establecerse un centro internacional de datos LRIT reconocido por el Comité.

9.2 Los Gobiernos Contratantes que no participen en un centro de datos LRIT nacional, regional o en régimen de cooperativa, o los Gobiernos Contratantes interesados en establecer un centro internacional de datos LRIT deberían colaborar, en la medida de lo posible bajo la coordinación del Comité, con miras a garantizar que se establece tal centro.

9.3 Los buques que no sean los que están obligados a transmitir información LRIT a un centro de datos LRIT nacional, regional o en régimen de cooperativa, deberían transmitir la información LRIT necesaria al Centro internacional de datos LRIT.

9.4 Previa solicitud, el Centro internacional de datos LRIT podrá recoger información adicional de buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Administración basándose en los acuerdos concretos que haya concertado con la Administración interesada.

9.6 Además de lo dispuesto en la sección 7, el Centro internacional de datos LRIT debería cumplir las disposiciones de las Especificaciones técnicas para el Centro internacional de datos LRIT¹¹

10 Intercambio internacional de datos LRIT

10.1 Debería establecerse un intercambio internacional de datos LRIT reconocido por el Comité.

10.2 Los Gobiernos Contratantes colaborarán, bajo la coordinación del Comité, a fin de garantizar que se establece el Intercambio internacional de datos LRIT.

10.3 El Intercambio internacional de datos LRIT deberá:

- .1 encaminar la información LRIT entre los centros de datos LRIT utilizando la información facilitada en el Plan de distribución de datos LRIT;
- .2 estar conectado a todos los centros de datos LRIT y al servidor del Plan de distribución de datos LRIT;
- .3 utilizar una memoria intermedia de almacenamiento y retransmisión a fin de garantizar que se recibe la información LRIT;
- .4 mantener de forma automática un diario o diarios que contengan únicamente la información del encabezamiento del mensaje que pueda utilizarse para:
 - .1 las funciones de facturación y la solución de controversias sobre facturación; y
 - .2 la realización de auditorías;
- .5 archivar el diario o diarios durante al menos un año y hasta que el Comité examine y acepte el informe anual de la auditoría presentado por el Coordinador LRIT de su funcionamiento. No obstante, los diarios archivados deberían facilitar un registro completo de las actividades de intercambio entre dos auditorías anuales consecutivas de su funcionamiento;
- .6 recibir el diario o diarios de los centros de datos LRIT regionales o en régimen de cooperativa y del Centro internacional de datos LRIT, y combinar ese diario o diarios con los propios;
- .7 preparar, según sea necesario, información estadística relativa a su funcionamiento a partir de la información recogida en el diario o diarios;
- .8 utilizar un protocolo normalizado para las comunicaciones y protocolos convenidos para conectarse con los centros de datos LRIT y el servidor del Plan de distribución de datos LRIT;

¹¹ Véase la circular MSC.1/Circ.1259, Especificaciones técnicas provisionales revisadas para el sistema LRIT.

- .9 utilizar un método de acceso normalizado y protegido con los centros de datos LRIT y el servidor del Plan de distribución de datos LRIT;
- .10 utilizar un formato de mensaje normalizado y ampliable para comunicarse con los centros de datos LRIT y el servidor del Plan de distribución de datos LRIT;
- .11 utilizar conexiones fiables (por ejemplo, TCP) para garantizar que los centros de datos LRIT reciben de forma satisfactoria la información LRIT;
- .12 no poder archivar información LRIT;
- .13 no poder ver la información LRIT o acceder a ella;
- .14 disponer de acceso al Plan de distribución de datos LRIT actualizado así como a sus versiones anteriores; y
- .15 recibir información de los centros de datos LRIT sobre las tarifas que aplican cuando facilitan información LRIT, crear una lista maestra de tarifas para todos los centros de datos LRIT y transmitir dicha lista al centro LRIT que lo solicite.

10.4 El Intercambio internacional de datos LRIT cumplirá lo dispuesto en las Especificaciones técnicas para el Intercambio internacional de datos LRIT¹², así como las disposiciones pertinentes de las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT y las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT.

10.5 El Intercambio internacional de datos LRIT:

- .1 facilitará al Coordinador LRIT acceso fuera de línea a todos los diarios; y
- .2 facilitará a los Gobiernos Contratantes y los centros de datos LRIT acceso fuera de línea sólo a las partes de los diarios relacionadas con la información LRIT solicitada y suministrada.

10.6 El Coordinador LRIT auditará el funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT.

10.6.1 El Intercambio internacional de datos LRIT colaborará con el Coordinador LRIT y pondrá a su disposición la información necesaria para que pueda realizar de manera satisfactoria una auditoría de su funcionamiento.

10.6.2 El Intercambio internacional de datos LRIT liquidará oportunamente los compromisos económicos que haya contraído con el Coordinador LRIT de conformidad con los acuerdos que hayan suscrito.

¹² Véase la circular MSC.1/Circ.1259, Especificaciones técnicas provisionales revisadas para el sistema LRIT.

11 Plan de distribución de datos LRIT

11.1 La Organización establecerá y mantendrá el Plan de distribución de datos LRIT. Asimismo, la Organización acogerá, construirá, explotará y mantendrá el servidor del Plan de distribución de datos LRIT.

11.2 El Plan de distribución de datos LRIT (el Plan) incluirá:

- .1 una lista en la que se indiquen las identidades únicas LRIT de los Gobiernos Contratantes, los servicios de búsqueda y salvamento con derecho a recibir información LRIT, los centros de datos LRIT, el Intercambio internacional de datos LRIT, los ASP, el servidor del Plan de distribución de datos LRIT y el Coordinador LRIT;
- .2 con objeto de aplicar lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1, una lista de las coordenadas geográficas de puntos para cada Gobierno Contratante, teniendo en cuenta las disposiciones conexas de las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT¹³, basadas en el dátum del WGS 84, que definen la zona geográfica:
 - .1 de las aguas¹⁴ situadas en el interior de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial del Gobierno Contratante afectado de conformidad con la legislación internacional;
 - .2 del mar territorial¹⁵ del Gobierno Contratante afectado de conformidad con la legislación internacional;
 - .3 entre la costa del Gobierno Contratante afectado y una distancia de 1 000 millas marinas medidas desde su costa. El Gobierno Contratante afectado podrá, en lugar de definir la zona anteriormente mencionada con referencia a los puntos de coordenadas geográficas que definen su costa, definir la zona con referencia a los puntos de coordenadas geográficas de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial del Gobierno Contratante interesado de conformidad con la legislación internacional; y

¹³ Véase la circular MSC.1/Circ.1259, Especificaciones técnicas provisionales revisadas para el sistema LRIT.

¹⁴ Las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial del Gobierno Contratante interesado de conformidad con la legislación internacional, las líneas de delimitación entre los Gobiernos Contratantes interesados y los Estados con costas adyacentes y la costa del Gobierno Contratante interesado, incluidas las aguas situadas entre los límites y tierra en las que pueda navegar todo buque que deba cumplir lo dispuesto en la regla V/19-1.

¹⁵ Las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial y el límite exterior del mar territorial del Gobierno Contratante interesado de conformidad con la legislación internacional y las líneas de delimitación del mar territorial entre los Gobiernos Contratantes interesados y los Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente de conformidad con la legislación internacional.

- .4 dentro de la cual el Gobierno Contratante afectado trata de obtener información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.3, si no se trata de la zona definida en el apartado .3 ;
- .3 con objeto de aplicar lo dispuesto en la regla V/19-1.9.1, la información siguiente:
 - .1 el nombre de la Administración (junto con su correspondiente identidad única LRIT) que opte por ejercer su derecho en virtud de lo dispuesto en la regla V/19-1.9.1;
 - .2 el nombre o nombres del Gobierno o Gobiernos Contratantes (junto con sus correspondientes identidades únicas LRIT) a los que no se brindará información LRIT sobre los buques con derecho a enarbolar el pabellón de la Administración mencionada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo V/19-1.8.1.3, junto con la hora y fecha a partir de las cuales tiene vigencia la decisión de la Administración, así como todas las características que de ésta se hayan señalado en la correspondiente comunicación a la Organización;
 - .3 los datos sobresalientes en caso de modificación, suspensión o nulidad de dichas decisiones adoptadas por la Administración anteriormente mencionada; y
 - .4 la hora y fecha en la que la Organización ha recibido la comunicación correspondiente, incluidas la modificación, suspensión o nulidad conexas, así como la hora y fecha en la que la Organización ha informado a todos los Gobiernos Contratantes de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.9.2;
- .4 una lista de puertos e instalaciones portuarias situadas dentro del territorio y una lista de lugares bajo la jurisdicción de cada Gobierno Contratante junto con las correspondientes coordenadas geográficas (basadas en el dátum del WGS 84) en los que podrán entrar o a los que podrán navegar los buques que estén obligados a cumplir lo dispuesto en la regla V/19-1;
- .5 una lista en la que figuren los centros de datos LRIT que recopilan y archivan la información LRIT para cada uno de los Gobiernos Contratantes junto con las identidades LRIT conexas;
- .6 una lista en la que figure el localizador uniforme de recursos/identificador uniforme de recursos (URL/URI) (punto extremo de servicios en la Red) correspondientes a cada Centro de datos LRIT, el Intercambio internacional de datos LRIT y el servidor del Plan de distribución de datos LRIT;
- .7 una lista en la que figuren los ASP que prestan servicio a cada centro de datos LRIT junto con las identidades LRIT conexas;
- .8 los datos de contacto de los Gobiernos Contratantes para las cuestiones relacionadas con la LRIT;

- .9 los datos de contacto de los servicios de búsqueda y salvamento con derecho a recibir información LRIT para las cuestiones relacionadas con la LRIT;
 - .10 información sobre los ASP reconocidos por cada Gobierno Contratante, junto con cualquier condición que conlleve dicho reconocimiento, y sus puntos de contacto;
 - .11 la información relativa a cada Centro de datos nacional, regional y en régimen de cooperativa, al Centro internacional de datos LRIT y al Intercambio internacional de datos LRIT, y sus puntos de contacto;
 - .12 la información relativa al Coordinador LRIT y sus datos de contacto;
 - .13 la información relativa al Plan de distribución de datos LRIT y a su servidor y los datos de contacto del funcionario o funcionarios de la Organización a los que se podrá contactar en lo relativo a las cuestiones relacionadas con el funcionamiento o el mantenimiento del Plan o de su servidor, o para solicitar ayuda en lo relativo a los asuntos que surjan a raíz del funcionamiento del Plan o de su servidor o que guarden relación con éste; y
 - .14 el mantenimiento de un registro de todas las versiones anteriores del Plan así como las horas y fechas correspondientes a los periodos de tiempo de vigencia de cada versión.
- 11.3 El servidor del Plan de distribución de datos LRIT deberá:
- .1 permitir que el Intercambio internacional de datos LRIT, los centros de datos LRIT y el Coordinador LRIT dispongan de acceso a la versión vigente del Plan;
 - .2 facilitar versiones anteriores del Plan de distribución de datos LRIT al Intercambio internacional de datos LRIT, a los centros de datos LRIT y al Coordinador LRIT cuando éstos lo soliciten;
 - .3 utilizar un protocolo normalizado para las comunicaciones y protocolos convenidos para conectarse con el Intercambio internacional de datos LRIT y los centros de datos LRIT;
 - .4 utilizar un método de transmisión normalizado y seguro con el Intercambio internacional de datos LRIT y los centros de datos LRIT;
 - .5 utilizar un formato de mensaje normalizado y ampliable para comunicarse con el Intercambio internacional de datos LRIT y los centros de datos LRIT;
 - .6 utilizar conexiones fiables (por ejemplo, TCP) para garantizar que el Intercambio internacional de datos LRIT y los centros de datos LRIT reciban de forma satisfactoria la información incluida en el Plan;
 - .7 utilizar técnicas normalizadas en el sector para comprimir archivos y así reducir el tamaño del Plan y de sus actualizaciones incrementales al ser descargados por el Intercambio internacional de datos LRIT y los centros de datos LRIT;

- .8 garantizar la presentación de las zonas geográficas utilizando un formato normalizado en el sector y utilizar un criterio de denominación coherente para todos los elementos;
- .9 garantizar la telecarga de las zonas geográficas en archivos "batch" y formato GML;
- .10 mantener un número único para cada versión del Plan que se publique, que aumentará con cada versión nueva del Plan que se publique;
- .11 garantizar la descarga del Plan y de sus actualizaciones incrementales al Intercambio internacional de datos LRIT y los centros de datos LRIT respecto de la publicación de una nueva versión del Plan;
- .12 archivar todas las versiones publicadas del Plan y de sus actualizaciones incrementales;
- .13 utilizar métodos de acceso normalizados y protegidos con los Gobiernos Contratantes y el Coordinador LRIT; y
- .15 facilitar una interfaz en la Red para la introducción y modificación de información en el Plan.

11.4 El servidor del Plan de distribución de datos LRIT cumplirá las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT¹⁶ y las disposiciones pertinentes de las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT.

12 Protección del sistema LRIT

12.1 Las comunicaciones LRIT en las que se utilicen enlaces de líneas terrestres contemplarán la protección de los datos mediante métodos como los siguientes:

- .1 Autorización: el acceso debería concederse solamente a los que estén autorizados a consultar la información LRIT específica;
- .2 Autenticación: toda Parte que intercambie información dentro del sistema LRIT debería exigir la autenticación de la información antes de intercambiarla;
- .3 Confidencialidad: las Partes que utilicen un servidor de aplicaciones deberían proteger la confidencialidad de la información LRIT a fin de garantizar que no se divulga entre receptores no autorizados cuando ésta se encamina en el sistema LRIT; y
- .4 Integridad: las Partes que intercambien información LRIT deberían cerciorarse de que la integridad de la información LRIT está garantizada y que no se ha modificado ningún dato.

¹⁶ Véase la circular MSC.1/Circ.1259, Especificaciones técnicas provisionales revisadas para el sistema LRIT.

13 Funcionamiento del sistema LRIT

13.1 La información LRIT deberá estar disponible para un usuario de datos LRIT en un plazo máximo de 15 minutos desde el momento en que el buque la transmitió.

13.2 La información LRIT facilitada en respuesta a una solicitud se enviará al usuario de datos LRIT en un plazo de 30 minutos desde el momento en que el usuario la solicite.

13.3 La calidad del servicio:

$$\frac{\text{Número de veces que se suministró información LRIT que satisface las prescripciones sobre latencia}}{\text{Número total de solicitudes de información LRIT}} \times 100 \%$$

debería ser:

- .1 de 95% del tiempo en cualquier periodo de 24 horas; y
- .2 de 99% en cualquier periodo de 1 mes.

14 Coordinador LRIT

14.1 El Comité nombrará el Coordinador LRIT.

14.2 El Coordinador LRIT prestará asistencia para el establecimiento del Centro internacional de datos LRIT y/o el Intercambio internacional de datos LRIT del siguiente modo:

- .1 participando en la elaboración de cualesquiera especificaciones técnicas nuevas para el sistema LRIT o de cualesquiera enmiendas a las existentes, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla V/19-1, las presentes normas de funcionamiento, las especificaciones técnicas existentes y toda decisión relacionada del Comité;
- .2 expidiendo, a solicitud del Comité, solicitudes para la presentación de propuestas destinadas al establecimiento y explotación del centro internacional de datos LRIT y/o del intercambio internacional de datos LRIT;
- .3 evaluando los aspectos administrativos, operativos, técnicos y financieros de las propuestas recibidas, teniendo en cuenta lo dispuesto en la regla V/19-1, las presentes normas de funcionamiento, las especificaciones técnicas para el sistema LRIT y cualesquiera otras decisiones conexas del Comité y sometiendo sus recomendaciones al respecto al examen del Comité; y
- .4 participando, conforme lo solicite el Comité, en sus pruebas e integración en el sistema LRIT y sometiendo sus conclusiones al respecto al examen del Comité.

14.3 Teniendo en cuenta lo dispuesto en la regla V/19-1, las presentes normas de funcionamiento, las especificaciones técnicas para el sistema LRIT y cualesquiera otras decisiones conexas del Comité, el Coordinador LRIT deberá:

- .1 previa solicitud de cualquier parte interesada del Comité, investigar las controversias de índole operacional o técnico y las dificultades de facturación y formular recomendaciones ante las partes interesadas y el Comité, según proceda, para solucionar dichas controversias;
- .2 participar, conforme lo solicite el Comité, en las pruebas e integración de los centros de datos LRIT en el sistema LRIT y presentar sus conclusiones al respecto al Comité para que éste las examine; y
- .3 participar, conforme lo solicite el Comité, en las pruebas de procedimientos o medios nuevos o modificados para la comunicación entre el intercambio internacional de datos LRIT, los centros de datos LRIT y el servidor del Plan de distribución de datos LRIT, y presentar sus conclusiones al respecto al Comité para que éste las examine.

14.4 El Coordinador LRIT efectuará un examen anual del funcionamiento del sistema LRIT teniendo en cuenta las disposiciones de la regla V/19-1, las presentes normas de funcionamiento, las especificaciones técnicas para el sistema LRIT y toda decisión conexas del Comité, y debería dar cuenta de sus conclusiones al Comité al menos una vez al año. Al respecto, el Coordinador LRIT debería, anualmente:

- .1 examinar el funcionamiento de los proveedores de servicios de aplicaciones (o proveedores de servicios de comunicaciones cuando éstos actúen en calidad de proveedores de servicios de aplicaciones) que ofrecen sus servicios al centro internacional de datos LRIT;
- .2 efectuar auditorías del funcionamiento de todos los centros de datos LRIT a partir de la información archivada y de la estructura de sus tarifas;
- .3 efectuar auditorías del funcionamiento del intercambio internacional de datos LRIT y de la estructura de sus tarifas, si procede; y
- .4 verificar que los Gobiernos Contratantes y los servicios de búsqueda y salvamento solamente reciben la información LRIT que han solicitado y que tienen derecho a recibir.

14.5 Además de notificar al Comité sobre el funcionamiento del sistema LRIT, incluidos cualesquiera incumplimientos que detecte, el Coordinador LRIT podrá formular recomendaciones al Comité, a partir del análisis de sus conclusiones, con objeto de mejorar la eficacia y la protección del sistema LRIT.

14.6 El Coordinador LRIT deberá, a los efectos de desempeñar las funciones estipuladas en los párrafos 14.2.4 y 14.3 a 14.5:

- .1 obtener de los centros de datos LRIT y del intercambio internacional de datos LRIT el necesario nivel de acceso a los datos de gestión, de tarifas, técnicos y operacionales;
- .2 recoger y analizar ejemplos de información LRIT facilitada a los usuarios de datos LRIT;

- .3 recoger y analizar las estadísticas compiladas por los centros de datos LRIT y el intercambio internacional de datos LRIT; y
- .4 tener acceso al Plan de distribución de datos LRIT actual y a versiones previas del Plan.

14.7 El Coordinador LRIT determinará las tarifas que cobrará para recuperar los gastos incurridos en la prestación de los servicios estipulados en los párrafos 14.2 a 14.5 y las notificará al Comité.

14.7.1 El pago de las tarifas correspondientes al Coordinador LRIT, según los acuerdos concertados, (teniendo en cuenta las leyes de los Gobiernos Contratantes en cuestión) se efectuará del modo siguiente:

- .1 en relación con la evaluación de propuestas para el establecimiento del centro internacional de datos LRIT y/o el intercambio internacional de datos LRIT (párrafo 14.2.3), deberían pagar quienes presentan las propuestas relacionadas;
- .2 al participar en las pruebas e integración del centro internacional de datos LRIT y/o el intercambio internacional de datos LRIT en el sistema LRIT (párrafo 14.2.4), debería pagar el centro internacional de datos LRIT y/o el intercambio internacional de datos LRIT, según sea el caso;
- .3 al llevar a cabo la investigación de controversias de índole operacional o técnico o de dificultades de facturación (párrafo 14.3.1), debería pagar la Parte que solicita el servicio;
- .4 al participar en las pruebas e integración de los centros de datos LRIT en el sistema LRIT (párrafo 14.3.2), debería pagar el centro de datos LRIT sometido a pruebas o que va a ser integrado;
- .5 al participar en las pruebas de procedimientos o medios nuevos o modificados para la comunicación entre el intercambio internacional de datos LRIT, los centros de datos LRIT y el servidor del Plan de distribución de datos LRIT (párrafo 14.3.3), debería pagar el intercambio internacional de datos LRIT y/o los centros de datos LRIT;
- .6 al examinar el funcionamiento de los proveedores de servicios de aplicaciones (o proveedores de servicios de comunicaciones cuando éstos actúen en calidad de proveedores de servicios de aplicaciones) que prestan servicios al centro internacional de datos LRIT (párrafo 14.4.1), deberían pagar los proveedores de servicios de aplicaciones en cuestión;
- .7 al realizar una auditoría del funcionamiento y las estructuras de tarifas de los centros de datos LRIT (párrafo 14.4.2), debería pagar el centro de datos LRIT en cuestión; y

- .8 al realizar una auditoría del funcionamiento de la estructura de tarifas del intercambio internacional de datos LRIT (párrafo 14.4.3), debería pagar el intercambio internacional de datos LRIT.

14.7.2 No se exigirá a la Organización que efectúe ningún pago al Coordinador LRIT por cualquier servicio que se le solicite en virtud de cualesquiera de las disposiciones de los párrafos 14.2 a 14.5, ni por presentar informes o formular recomendaciones al Comité en virtud de cualquiera de las disposiciones de los párrafos 14.2 a 14.5.

14.7.3 Los Gobiernos Contratantes no serán responsables de efectuar ningún pago directo al Coordinador LRIT por los servicios solicitados en virtud de cualquiera de las disposiciones de los párrafos 14.2 a 14.5. No obstante, los centros de datos LRIT podrán requerir a los Gobiernos Contratantes que paguen por la información LRIT que soliciten y reciban que pueda contener elementos que sufraguen las tarifas que han pagado los centros de datos LRIT al Coordinador LRIT por las funciones que éste desempeña. No obstante lo estipulado anteriormente, los Gobiernos Contratantes que soliciten directamente un servicio específico al Coordinador LRIT le abonarán las tarifas pertinentes por el servicio solicitado.

15 Administraciones

15.1 Cada Administración decidirá a qué centro de datos LRIT deberán transmitir la información LRIT los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón.

15.2 Cada Administración proporcionará al centro de datos LRIT seleccionado la siguiente información respecto de cada uno de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a los que se exige transmitir información LRIT:

- .1 nombre del buque;
- .2 número IMO de identificación del buque;
- .3 distintivo de llamada;
- .4 identidad del servicio móvil marítimo.

15.3 Cuando se cambie de un Estado a otro el pabellón de un buque obligado a transmitir información LRIT, la nueva Administración cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque debería suministrar, sin demora indebida, al centro de datos LRIT seleccionado, además de la información estipulada en el párrafo 15.2, la siguiente información:

- .1 la fecha y hora (UTC) efectivas de la transferencia; y
- .2 el Estado del cual se ha transferido el pabellón del buque, si se conoce.

15.4 Las Administraciones deberán suministrar información actualizada al centro de datos LRIT sin demora injustificada, cuando se produzcan cambios en la información que hayan presentado en virtud de los párrafos 15.2 y 15.3.

15.5 Cuando se cambie de un Estado a otro el pabellón de un buque obligado a transmitir información LRIT, o cuando el buque vaya a retirarse permanentemente del servicio, el Gobierno

Contratante del Estado cuyo pabellón el buque tenía derecho a enarbolar hasta dicha fecha proporcionará al centro de datos LRIT, sin demora indebida, la siguiente información:

- .1 el nombre del buque;
- .2 el número IMO de identificación del buque;
- .3 la fecha y hora efectivas (UTC) del cambio de pabellón o del momento en que el buque se retiró, o se retirará, permanentemente del servicio; y
- .4 el Estado al cual se ha transferido el pabellón del buque, si se conoce.

15.6 Las Administraciones facilitarán a los proveedores de servicios de aplicaciones que ellas reconocen la información pertinente teniendo en cuenta lo dispuesto en 15.2 a 15.5 o darán los pasos necesarios para que el centro de datos LRIT seleccionado facilite dicha información al proveedor de servicios de aplicaciones en cuestión.

16 Gobiernos Contratantes

16.1 Todos los Gobiernos Contratantes:

- .1 obtendrán la información LRIT a la que tienen derecho en virtud de lo dispuesto en la regla V/19-1 y que hayan solicitado al centro de datos LRIT designado en virtud del párrafo 15.1. Los Gobiernos Contratantes que no tengan buques con derecho a enarbolar su pabellón podrán recibir la información LRIT a la que tengan derecho en virtud de lo dispuesto en la regla V/19-1 de cualquiera de los centros de datos LRIT, aunque deberían designar el centro de datos LRIT del cual deseen recibir la información. En dichos casos, el Gobierno Contratante en cuestión, tras llegar a un acuerdo con el centro de datos LRIT cuyos servicios va a solicitar, informará de ello a la Organización y, sin demoras indebidas, actualizará la información que haya suministrado si hay cambios;
- .2 si desean recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.1 deberían indicar al centro de datos LRIT los criterios para la recepción de tal información. Si así se decide, el Gobierno Contratante podrá dar al centro de datos LRIT una orden permanente respecto de los criterios para la recepción de información LRIT.
- .3 si desean recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.2, deberían indicar al centro de datos LRIT el nombre y el número IMO de identificación del buque en cuestión y uno de los siguientes datos:
 - .1 la distancia a la que se encuentra de un puerto; o
 - .2 una hora determinada;

a partir de la cual solicita recibir la información LRIT transmitida por el buque. Si así se decide, los Gobiernos Contratantes podrán dar al centro de datos LRIT una orden permanente en relación con los criterios para la recepción de información LRIT. Si la orden permanente se refiere a una distancia de un puerto, el Gobierno Contratante también tiene que notificar al centro el nombre del puerto hacia el cual está navegando cada buque;

- .4 si desean recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.3, deberían indicar la distancia a su costa desde la que exigirán el envío de la información LRIT transmitida por los buques. Si así se decide, el Gobierno Contratante podrá dar al centro de datos LRIT una orden permanente respecto de los criterios para la recepción de información LRIT;
- .5 cooperarán con miras a resolver todo problema relacionado con el pabellón que tiene derecho a enarbolar un buque determinado; y
- .6 se asegurarán de que toda la información LRIT recibida que ya no se utilice se destruya o archive de un modo seguro y protegido.

16.2 De conformidad con la regla V/19-1.8.2, los Gobiernos Contratantes están obligados a comunicar a la Organización y a introducir en el Plan de distribución de datos LRIT la información estipulada en el párrafo 11.2 y, posteriormente, a actualizar dicha información conforme vaya cambiando la situación antes de solicitar el suministro de información LRIT en virtud de lo dispuesto en la regla V/19-1.8.1.

16.3 Se informa a los Gobiernos Contratantes de que el sistema LRIT no aplicará ninguna restricción en virtud de lo dispuesto en las reglas V/19-1.8.2 y V/19-1.8.3 en relación con los buques que se encuentren en aguas situadas entre las líneas de base y tierra, o de lo dispuesto en la regla V/19-1.8.4 en relación con los buques en aguas territoriales, hasta el momento en que la información pertinente se haya comunicado a la Organización y se haya incluido en el Plan de distribución de datos LRIT.

17 Servicios de búsqueda y salvamento

17.1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 7.7, los servicios de búsqueda y salvamento que deseen recibir información LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.12 indicarán al centro de datos LRIT los criterios para la recepción de tal información.

17.2 Los servicios de búsqueda y salvamento solamente deberán solicitar información LRIT por medio del centro de datos LRIT correspondiente al Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentra el servicio.

17.3 A reserva de lo dispuesto en la legislación nacional del Gobierno Contratante interesado, los servicios de búsqueda y salvamento deberían presentar información cuando se lo solicite el Coordinador LRIT a fin de poder examinar la eficacia del sistema LRIT en su conjunto y para investigar cualquier controversia.

ANEXO 10

**RESOLUCIÓN MSC.264(84)
(Adoptada el 16 de mayo de 2008)**

**ESTABLECIMIENTO DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL
DE DATOS LRIT CON CARÁCTER PROVISIONAL**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (el Convenio) relativa a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), y en particular el hecho de que, a partir del 31 de diciembre de 2008, los buques transmitirán información LRIT y los Gobiernos Contratantes del Convenio (Gobiernos Contratantes) podrán recibir, según lo dispuesto en la regla V/19-1, la información LRIT transmitida por los buques,

TENIENDO PRESENTE que la regla V/19-1 entró en vigor el 1 de enero de 2008,

RECORDANDO TAMBIÉN que las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (las Normas de funcionamiento revisadas), adoptadas mediante la resolución MSC.263(84), disponen en la sección 10.1 que se debería establecer un Intercambio internacional de datos LRIT reconocido por el Comité,

RECORDANDO ASIMISMO las Disposiciones para el oportuno establecimiento del sistema LRIT, adoptadas mediante la resolución MSC.211(81), y en particular el hecho de que el Centro internacional de datos LRIT y el Intercambio internacional de datos LRIT deberán iniciar las pruebas y ensayos del sistema LRIT a más tardar el 1 de julio de 2008,

RECORDANDO ADEMÁS que, en su 83º periodo de sesiones, aceptó la oferta de contingencia de los Estados Unidos en relación con el establecimiento y la explotación del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional, hasta tanto el Comité pueda habilitar los necesarios medios permanentes, y que con este fin adoptó la resolución MSC.243(83): "Establecimiento del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional",

RECORDANDO IGUALMENTE que en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución MSC.243(83) se pedía a la Secretaría que elaborase, tras las necesarias consultas con los Estados Unidos, un proyecto de resolución sobre el establecimiento de un Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional, en el marco de la regla V/19-1.14, para su examen y adopción por el Comité en su 84º periodo de sesiones,

CONSCIENTE del papel clave y fundamental del Intercambio internacional de datos LRIT en la configuración del sistema LRIT,

DESEANDO poner los medios necesarios para que el sistema LRIT pueda empezar a funcionar plenamente, según lo previsto, el 31 de diciembre de 2008,

HABIENDO EXAMINADO, en su 84º periodo de sesiones, un informe presentado por los Estados Unidos sobre el progreso alcanzado en relación con el establecimiento y la explotación del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional,

1. RECONOCE, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.14 y en el párrafo 10.1 de las Normas de funcionamiento revisadas, el mencionado intercambio como el Intercambio internacional de datos LRIT a que se hace referencia en las Normas de funcionamiento revisadas, a reserva de las condiciones que se especifican en el anexo de la presente resolución;
2. ACUERDA, teniendo presente que la oferta de contingencia de los Estados Unidos es únicamente un arreglo provisional y que debería encontrarse una solución permanente para el Intercambio internacional de datos LRIT lo antes posible (en los dos años siguientes al 1 de enero de 2008, a reserva de un ulterior examen por el Comité), deliberar sobre esta cuestión en su 85º periodo de sesiones con miras a ultimar los medios para el establecimiento y la explotación del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter permanente;
3. REVOCA la resolución MSC.243(83).

ANEXO

ESTABLECIMIENTO DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS LRIT CON CARÁCTER PROVISIONAL

Los Estados Unidos establecen y explotan el Intercambio internacional de datos LRIT con las siguientes condiciones:

- 1 El Intercambio internacional de datos LRIT se ajustará a las principales disposiciones de:
 - 1) la regla V/19-1;
 - 2) las Normas de funcionamiento revisadas;
 - 3) las especificaciones técnicas para el sistema LRIT¹, distintas de las relativas a la capacidad de trasladarlo a un lugar situado fuera del centro;
 - 4) los criterios para la ubicación del Centro internacional de datos LRIT y el Intercambio internacional de datos LRIT; distintos de los relativos a los servidores de reserva; y
 - 5) toda orientación que el Comité emita en relación con los aspectos financieros y operativos.

2 Los Estados Unidos correrán con todos los gastos del Intercambio internacional de datos del LRIT y, a este respecto, han aclarado que su propósito es que, conforme a su legislación y reglamentación sobre contratos públicos nacionales, el capital inicial y los gastos de explotación y mantenimiento del establecimiento y funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT provisional corran por su cuenta. El propósito de los Estados Unidos es que ni la Organización ni ninguno de los centros de datos LRIT o de los demás Gobiernos Contratantes tengan que efectuar pago alguno a los Estados Unidos por los servicios que preste el Intercambio internacional de datos LRIT.

3 Los Estados Unidos, aunque no retiran la reserva que formularon durante el 82º periodo de sesiones del Comité con respecto a la decisión que éste adoptara al designar a la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) como coordinador LRIT, prestarán su plena colaboración y cumplirán todas sus obligaciones para con la IMSO en su calidad de coordinador LRIT por lo que se refiere a la participación de ésta en las pruebas iniciales de desarrollo e integración, así como en relación con la auditoría del funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT, en el marco establecido por la regla V/19-1 y las secciones 10 y 14 de las Normas de funcionamiento revisadas.

4 Los Gobiernos Contratantes, con la condición de que la información LRIT sea accesible de conformidad con la regla V/19-1 y las Normas de funcionamiento revisadas, aceptan que los Estados Unidos no asuman responsabilidad alguna en caso de fallo técnico del Intercambio internacional de datos LRIT.

¹ Véase la circular MSC.1/Circ.1259, Especificaciones técnicas provisionales revisadas para el sistema LRIT.

5 Los Gobiernos Contratantes, con la condición de que la información LRIT sea accesible de conformidad con la regla V/19-1 y las normas de funcionamiento revisadas, acuerdan además que los Estados Unidos no asuman responsabilidad alguna en caso de que se tenga que paralizar temporalmente el Intercambio de datos LRIT debido a denegación de servicio o ataque con malicia.

ANEXO 11

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

CAPÍTULO II-1 CONSTRUCCIÓN – ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

Parte A-1 Estructura de los buques

Regla 3-3 – Acceso sin riesgos a la proa de los buques tanque

1 En el párrafo 1, las referencias "VII/8.2" y "VII/11.2" se sustituyen por "VII/13.2" y "VII/16.2", respectivamente.

CAPÍTULO II-2 CONSTRUCCIÓN – PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Parte A Generalidades

Regla 1 – Ámbito de aplicación

2 En el párrafo 6.2, las referencias "VII/8.1" y "VII/11.1" se sustituyen por "VII/13.1" y "VII/16.1", respectivamente.

Regla 3 – Definiciones

3 En el párrafo 11, la referencia "VII/8.1" se sustituye por "VII/13.1".

4 En el párrafo 25, la referencia "VII/11.1" se sustituye por "VII/16.1".

Parte G Prescripciones especiales

Regla 19 – Transporte de mercancías peligrosas

5 En la nota 10 del cuadro 19.2, las palabras "del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel adoptado mediante la resolución A.434(XI), enmendada" se sustituyen por "del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), adoptado mediante la resolución MSC...(...)".

6 En el párrafo 3.4, se sustituye el título existente por el siguiente:

"3.4 *Medio de ventilación*"

CAPÍTULO VI TRANSPORTE DE CARGAS

Parte A Disposiciones generales

7 La nueva regla 1 siguiente se añade antes de la regla 1 existente y la numeración de las reglas subsiguientes se modifica en consecuencia:

"Regla 1 Definiciones

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del presente capítulo regirán las siguientes definiciones:

- 1 *Código IMSBC*: el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC...(...), según sea enmendado por la Organización, a condición de que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio, relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al anexo, salvo al capítulo I; y

- 2 *Carga sólida a granel*: cualquier carga no líquida ni gaseosa, constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materias, generalmente de composición homogénea, que se embarca directamente en los espacios de carga del buque sin utilizar para ello ninguna forma intermedia de contención."

Regla 2 – Información sobre la carga

8 Se sustituye el párrafo 2.2 existente por el siguiente:

"2 en el caso de las cargas sólidas a granel, la información prescrita en la sección 4 del Código IMSBC."

9 Se suprime el párrafo 2.3 existente.

10 La nueva regla 3 siguiente se añade antes de la regla 3 existente y la numeración de las reglas subsiguientes se modifica en consecuencia:

"Regla 3 Prescripciones aplicables al transporte de cargas sólidas a granel que no sean grano

El transporte de cargas sólidas a granel que no sean grano se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMSBC."

Regla 3 – Equipo analizador de oxígeno y detector de gas

11 En la primera oración del párrafo 1, se inserta la palabra "sólida" a continuación de las palabras "se transporte a granel una carga".

Parte B

Disposiciones especiales aplicables a las cargas a granel que no sean grano

12 El título de la parte B se sustituye por el siguiente:

"Parte B

Disposiciones especiales aplicables a las cargas sólidas a granel"

Regla 6 – Aceptabilidad para el embarque

13 En la primera oración del párrafo 1 existente, se inserta la palabra "sólida" a continuación de las palabras "Antes de embarcar carga".

14 Se suprimen los párrafos 2 y 3 existentes.

Regla 7 – Embarque, desembarque y estiba de cargas a granel

15 En el título de la regla, se inserta la palabra "sólidas" a continuación de la palabra "cargas".

16 Se suprimen los párrafos 4 y 5 y la numeración de los párrafos subsiguientes se modifica en consecuencia.

CAPÍTULO VII TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

17 Las partes A-1 a D pasan a ser las partes B a E.

18 La numeración de las reglas 7-1, 7-2, 7-3 y 7-4 se modifica de modo que pasan a ser las reglas 8, 10, 11 y 12, respectivamente, y la numeración de las demás reglas se modifica en consecuencia.

19 En la regla 7-1.3 existente se suprimen las palabras "instrucciones detalladas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas sólidas a granel, que incluirán".

20 A continuación de la regla renumerada 8 se añade la nueva regla 9 siguiente:

"Regla 9

Prescripciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel

El transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMSBC, según se define éste en la regla VI/1.1."

CAPÍTULO IX GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS BUQUES

Regla 1 – Definiciones

- 21 En el párrafo 4, la referencia "VII/8.2" se sustituye por "VII/13.2".
- 22 En el párrafo 5, la referencia "VII/11.2" se sustituye por "VII/16.2".

CAPÍTULO XI-2 MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Regla 1 – Definiciones

- 23 En el párrafo 1.2, la referencia "VII/8.2" se sustituye por "VII/13.2".
- 24 En el párrafo 1.3, la referencia "VII/11.2" se sustituye por "VII/16.2".

CAPÍTULO XII MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES APLICABLES A LOS GRANELEROS

Regla 8 – Información sobre el cumplimiento de las prescripciones aplicables a los graneleros

- 25 En el párrafo 1, la referencia "VI/7.2" se sustituye por "VI/9.2".

Regla 10 – Declaración de la densidad de la carga sólida a granel

- 26 En el párrafo 1, la referencia "VI/2" se sustituye por "VI/4".

ANEXO 13

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CÓDIGO CNI)

Capítulo 1 – Generalidades

- 1 En la regla 1.1.1.8, la referencia "VII/8.1" se sustituye por "VII/13.1".
- 2 En la regla 1.2.1, la referencia "VII/15" se sustituye por "VII/20".

Capítulo 11 – Notificación en caso de suceso relacionado con carga de CNI

- 3 En la regla 11.1, la referencia "VII/7-1" se sustituye por "VII/8".

ANEXO 14

**RESOLUCIÓN MSC.265(84)
(adoptada el 9 de mayo de 2008)**

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA APROBACIÓN DE
SISTEMAS DE ROCIADORES EQUIVALENTES A LOS ESPECIFICADOS EN
LA REGLA II-2/12 DEL CONVENIO SOLAS (RESOLUCIÓN A.800(19))**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la importancia que tienen la eficacia y fiabilidad de los sistemas de rociadores aprobados de conformidad con la regla II-2/12 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974,

DESEANDO mantenerse actualizado respecto de los progresos en la tecnología de los rociadores y de continuar aumentando la protección contra incendios a bordo de los buques,

HABIENDO EXAMINADO, en su 84º periodo de sesiones, el texto de las enmiendas propuestas a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en la regla II-2/12 del Convenio SOLAS (resolución A.800(19)),

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en la regla II-2/12 del Convenio SOLAS (resolución A.800(19)), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen tales enmiendas cuando aprueben sistemas de rociadores equivalentes el 9 de mayo de 2008 o posteriormente.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA APROBACIÓN DE SISTEMAS DE ROCIADORES EQUIVALENTES A LOS ESPECIFICADOS EN LA REGLA II-2/12 DEL CONVENIO SOLAS (RESOLUCIÓN A.800(19))

- 1 La siguiente nueva sección 1-1 se inserta en la sección 1:

"1.1 APLICACIÓN

1-1.1 Las presentes Directrices se aplican a los sistemas de rociadores equivalentes instalados el 9 de mayo de 2008 o posteriormente.

1-1.2 Las aprobaciones efectuadas de conformidad con las Directrices que figuran en la resolución A.800(19) continuarán siendo válidas hasta que hayan transcurrido seis años desde el 9 de mayo de 2008.

1-1.3 Deberá permitirse que los actuales sistemas de rociadores equivalentes, instalados antes del 9 de mayo de 2008, en virtud de la resolución A.800(19), permanezcan en servicio en tanto que puedan seguir utilizándose."

3 PRESCRIPCIONES PRINCIPALES APLICABLES AL SISTEMA

- 2 El párrafo actual 3.3 se sustituye por el siguiente:

"3.3 El sistema de rociadores podrá descargar continuamente el agente extintor a base de agua durante un periodo mínimo de 30 min. Se proveerá un depósito de presión u otro medio que cumpla las prescripciones funcionales estipuladas en el párrafo 2.3.2.1 del capítulo 8 del Código SSCI. El proyecto del sistema hará posible que en la boquilla más lejana de cada sección, se disponga de toda la presión del sistema en 60 s como máximo a partir del momento de su activación."

- 3 Los párrafos actuales 3.8 y 3.9 se sustituyen por los siguientes:

"3.8 El sistema no deberá tener menos de dos fuentes de energía. Cuando las fuentes de energía de la bomba sean eléctricas, éstas consistirán en un generador principal y otro de emergencia. Uno de los suministros de alimentación de la bomba debe proceder del cuadro de distribución principal y el otro del cuadro de emergencia, mediante cables de alimentación de uso exclusivo que estarán dispuestos de forma que no pasen por cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados de alto riesgo de incendio, salvo en la medida en que sea necesario para llegar a los cuadros de distribución pertinentes y su tendido debe llegar hasta un conmutador automático situado cerca de la bomba de los rociadores. Dicho conmutador permitirá el suministro de energía desde el cuadro de distribución principal, siempre que haya un suministro disponible en el mismo y estará proyectado de forma que al producirse un fallo cambie automáticamente al suministro procedente del cuadro de distribución de emergencia. Los conmutadores situados en ambos cuadros deben estar debidamente rotulados y normalmente se mantendrán

cerrados. No se debe permitir ningún otro conmutador sobre los cables de alimentación en cuestión. Una de las fuentes de energía del sistema deberá ser una fuente de emergencia. Si una de las fuentes de energía de la bomba es un motor de combustión interna, deberá estar emplazado de forma que un incendio en un espacio protegido no afecte al suministro de aire de la máquina, además de cumplir las disposiciones del párrafo 2.4.3 del capítulo 8 del Código SSCI. Los grupos de bombas compuestos de dos motores diesel que suministren al menos 50% de la capacidad de agua prescrita se considerarán aceptables si el suministro de combustible es suficiente para alimentar las bombas a plena potencia durante 36 horas en los buques de pasaje y 18 horas en los buques de carga.

3.9 El sistema, incluidos los motores, estará provisto de medios duplicados para bombear o suministrar de otro modo un agente extintor a base de agua al sistema de rociadores. La capacidad de los medios duplicados debe ser suficiente para compensar la pérdida de cualquier bomba de suministro individual o fuente alternativa."

El fallo de cualquier componente del sistema de control y suministro no debe ocasionar una reducción superior al 50% de la capacidad de descarga automática ni de la capacidad de la bomba de los rociadores. Se realizarán los cálculos hidráulicos necesarios para verificar que se dispone de suficiente caudal y presión en los 140 m² el sistema más alejados."

4 El párrafo actual 3.13 se sustituye por lo siguiente:

"3.13 Cada sección de rociadores debe poder aislarse mediante una sola válvula de cierre. La válvula de cierre de cada sección debe ser fácilmente accesible en un lugar situado fuera de la sección correspondiente o en taquillas situadas en los troncos de escalera. La localización de la válvula debe indicarse de modo claro y permanente. Se deben disponer los medios necesarios para impedir que personas no autorizadas accionen las válvulas de cierre. Las válvulas de aislamiento utilizadas para el funcionamiento, el mantenimiento o la recarga de soluciones anticongelantes podrán instalarse en las tuberías de los rociadores, además de las válvulas de cierre de la sección, si disponen de medios para enviar señales de alarma visuales y acústicas, conforme a lo prescrito en el párrafo 3.17. Si las válvulas de la unidad de bombeo están cerradas en la posición correcta, podrán carecer de tales alarmas."

5 El párrafo actual 3.15 se sustituye por lo siguiente:

"3.15 Los componentes de suministro de agua del sistema de rociadores deben estar fuera de los espacios de máquinas de categoría A y no se deberán situar en ningún espacio que necesite la protección del sistema de rociadores."

6 El párrafo actual 3.19 se sustituye por lo siguiente:

"3.19 Se facilitarán al buque los planos de instalación y los manuales de funcionamiento, que estarán fácilmente disponibles a bordo. Se exhibirá una lista o plano que indique los espacios protegidos y el emplazamiento de la zona con respecto a cada sección. También se dispondrá a bordo de instrucciones para el ensayo y mantenimiento del sistema. Las instrucciones de mantenimiento deberán incluir disposiciones para que una vez al año, como mínimo, en cada sección se efectúen pruebas de caudal en cada

sección a fin de verificar que no hay obstrucciones o deterioro en las tuberías de descarga."

7 El párrafo 3.22 actual se sustituye por lo siguiente:

"3.22 Las bombas y los componentes de suministro alternativos deben poder proporcionar la presión y el caudal requeridos al espacio que necesite más agua. A efectos de este cálculo, la zona de proyecto utilizada para calcular la presión y el caudal necesarios deberá ser la zona de cubierta del espacio que necesite más agua, separada de los espacios adyacentes por divisiones de clase A. El área de proyecto no excederá de 280 m². Para su aplicación a un buque pequeño, cuya zona protegida no exceda de 280 m², la Administración podrá especificar cuál es la zona apropiada para determinar las dimensiones de las bombas y los componentes de suministro alternativos."

3.23 El emplazamiento de las boquillas, su tipo y características, se atenderán a los límites determinados por los procedimientos de ensayo de exposición al fuego que se recogen en el apéndice 2 para controlar o suprimir el incendio, según se indica en el párrafo 3.2.

3.24 En los cielos rasos de los atrios con aberturas de cubierta a nivel intermedio, que superen los 100 m² no será necesario instalar un sistema de cortina de agua de accionamiento manual.

3.25 El sistema debe proyectarse de modo que en caso de incendio no disminuya el nivel de protección de los espacios no afectados por el fuego.

3.26 Se deberá llevar a bordo una determinada cantidad de boquillas de nebulización, de respeto, para todos los tipos y regímenes de boquillas instaladas en el buque, a saber:

Número total de boquillas	Número requerido de piezas de respeto
< 300	6
300 a 1 000	12
>1 000	24

No es necesario que el número de boquillas de respeto de un determinado tipo supere el número total de las boquillas de ese tipo que se hayan instalado.

3.27 Cualquier parte del sistema en servicio que pueda estar sometida a temperaturas de congelación dispondrá de una protección adecuada a tal efecto."

APÉNDICE 1

NORMAS PARA LA FABRICACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LAS BOQUILLAS DE NEBULIZACIÓN DE AGUA

8 Se añade al apéndice 1 de la resolución A.800(19) el nuevo párrafo 5.21.4 siguiente:

"5.21.4 Los dispositivos alternativos de suministro de los aparatos indicados en la figura 3 podrán utilizarse cuando es posible que la bomba sufra daños. Las restricciones relativas a las tuberías indicadas en la nota 2 del cuadro 5 deberán aplicarse a tales sistemas."

APÉNDICE 2

PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO DE EXPOSICIÓN AL FUEGO DE LOS SISTEMAS DE ROCIADORES EQUIVALENTES A LOS INSTALADOS EN ESPACIOS DE ALOJAMIENTO Y PÚBLICOS Y ZONAS DE SERVICIO DE LOS BUQUES DE PASAJE

9 El título y el texto del apéndice 2 actual se sustituyen por lo siguiente:

"APÉNDICE 2

PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO DE EXPOSICIÓN AL FUEGO DE LOS SISTEMAS DE NEBULIZACIÓN DE AGUA INSTALADOS EN ESPACIOS DE ALOJAMIENTO, ESPACIOS PÚBLICOS Y ZONAS DE SERVICIO DE LOS BUQUES DE PASAJE

1 ALCANCE

1.1 Los presentes procedimientos de ensayo describen un método de ensayo de exposición al fuego para evaluar la eficacia de los sistemas de nebulización de agua equivalentes a los sistemas especificados en el capítulo 8 del Código SSCI para los espacios de alojamiento y zonas de servicio de a bordo. Debe señalarse que el método de ensayo está previsto únicamente para determinar la eficacia de los sistemas contra incendios y no tiene por finalidad verificar los parámetros de calidad y de proyecto de los componentes individuales del sistema.

1.2 Para cumplir las prescripciones indicadas en el párrafo 3.5 de las directrices, el sistema deberá poder controlar o sofocar el incendio en distintas condiciones de carga de fuego, de instalación del circuito de combustible, de configuración del local y de ventilación.

1.3 Los productos en que se empleen materiales o que adopten formas de construcción que no se ajusten a las presentes prescripciones, podrán examinarse y someterse a prueba de conformidad con el espíritu de las mismas y, si se determina que son básicamente equivalentes, podrá considerarse que cumplen lo dispuesto en el presente documento.

1.4 No se considerara que los productos que cumplen lo dispuesto en el presente documento son necesariamente aceptables si, cuando se examinan y se someten a prueba, se comprueba que presentan otras características que menoscaban el nivel de seguridad previsto en este documento.

2 CLASIFICACIÓN DE RIESGOS Y ESPACIOS

En el cuadro 1 que figura a continuación se presenta una clasificación de los diferentes riesgos de incendio y se indican los ensayos de exposición al fuego que corresponden a cada categoría de espacio, según la definición de las reglas 9.2.2.3 y 9.2.2.4 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS:

Cuadro 1 - Correlación entre los ensayos de exposición al fuego y la clasificación de los espacios definidos en las reglas II-2/9.2.2.3 y II-2/9.2.2.4 del Convenio SOLAS

Clasificación de espacios	Ensayo de exposición al fuego correspondiente			
	Sección 5 camarote	Sección 5 pasillo	Sección 6 espacios públicos	Sección 8 almacenamiento
1) Puestos de control			X	
2) Escaleras		X ¹		
3) Pasillos		X ¹		
6) Alojamientos con escaso riesgo de incendio	X ²		X ³	
7) Alojamientos con riesgo moderado de incendio	X ²		X ^{3/4}	
8) Alojamientos con considerable riesgo de incendio			X ^{3/4}	
9) Espacios para fines sanitarios y similares	X ²		X ³	
11) Cámaras refrigeradas			X	-
12) Cocinas y anexos principales			X	-
13) Gambuzas o paños, talleres, despensas, etc.				X
14) Otros espacios donde se almacenan líquidos inflamables				X

Notas:

- ¹ Cuando se trate de escaleras y pasillos de anchura superior a 1,5 m, se realizará el ensayo de exposición al fuego de la sección 6 - espacios públicos, en vez del ensayo para pasillos.
- ² Para espacios que no superen la superficie de la cabina aplicable a los ensayos de la sección 5.
- ³ Para espacios que superen la superficie de la cabina aplicable a los ensayos de la sección 5.
- ⁴ Véase el párrafo 3.24 del anexo.

3 DEFINICIONES

3.1 *Supresión del incendio*: reducción rápida del régimen de desprendimiento de calor de un incendio y prevención de su reavivamiento mediante la aplicación directa y suficiente de agua sobre la superficie del combustible ardiente, a través del penacho de llamas,.

3.2 *Control del incendio*: limitación de las proporciones de un incendio mediante la distribución de agua de modo que se reduzca el régimen de desprendimiento de calor y se

humedezcan los combustibles adyacentes, mientras se controla la temperatura de los gases a la altura del cielo raso con objeto de evitar daños estructurales.

3.3 *Fuente de incendio:* material combustible en el que se inicia el incendio y material combustible que cubre paredes y cielos rasos.

3.4 *Ignitor:* dispositivo usado para encender la fuente del incendio.

4 PRESCRIPCIONES GENERALES

4.1 Colocación de las boquillas

Los procedimientos de ensayo de exposición al fuego se destinan a los sistemas de tuberías llenas a presión con boquillas activadas por separado (automáticas).

Se utilizará agua sin ningún aditivo de extinción de incendios, a menos que una autoridad independiente haya aprobado su uso para la protección contra incendios. Al aprobar los aditivos, se tendrán en cuenta posibles efectos negativos en la salud del personal expuesto a ellos, en particular la toxicidad por inhalación

Estos procedimientos son aplicables a las boquillas instaladas en los cielos rasos o en las paredes laterales de los mamparos que quedan por debajo de los cielos rasos. Para cada tipo de boquilla se efectuará un ensayo distinto.

La organización responsable de los ensayos se asegurará de que las boquillas se instalen de conformidad con las instrucciones de proyecto e instalación del fabricante en cada uno de los ensayos de exposición al fuego. Los ensayos se realizarán con el espaciamiento, altura de la instalación y distancia del cielo raso máximas especificadas. Además, si la entidad encargada de los ensayos lo considera necesario, también se llevarán a cabo ensayos de exposición al fuego con el espaciamiento, altura de la instalación y distancia del cielo raso mínimas. Cuando en la misma zona se instalen dos tipos de boquillas, la superposición de las distintas configuraciones de "aspersión por boquilla" será igual, por lo menos, a la mitad de la distancia máxima aprobada entre boquillas.

4.2 Presión y caudal del agua

La organización encargada de los ensayos se asegurará de que todos los ensayos se realizan a la presión de servicio y con el caudal especificado por el fabricante.

En todos los ensayos el sistema deberá, bien:

- .1 encontrarse a la presión de servicio mínima especificada por el fabricante. Al entrar en funcionamiento la primera boquilla, la presión del flujo de agua en la boquilla deberá mantenerse a la presión de servicio mínima del sistema; o bien.
- .2 encontrarse a la presión de reserva mínima especificada por el fabricante. Al entrar en funcionamiento la primera boquilla, la presión del flujo de agua en la boquilla deberá incrementarse gradualmente hasta llegar a la presión de servicio mínima del sistema, especificada por el fabricante. La demora en alcanzar dicha

presión deberá ser, como mínimo, de 15 s. La demora registrada durante los ensayos se documentará y se incluirá en la aprobación del sistema.

4.3 Mediciones de temperaturas

Las temperaturas se medirán siguiendo las instrucciones de cada capítulo. Se utilizará un termopar de cromel-alumel soldado que no exceda de 0,5 mm de diámetro. La temperatura se medirá de forma continua durante las pruebas, por lo menos una vez cada 2 s.

4.4 Condiciones en la sala de ensayo y condiciones ambientales

Los ensayos contra incendios se realizarán en una sala bien ventilada a fin de reducir al mínimo en los resultados de ensayo los efectos de espacio cerrado que incluyen la acumulación de calor, humo y gotas de agua dentro de la zona de ensayo.

Los ensayos se efectuarán en una sala con una temperatura ambiente de $20 \pm 5^\circ\text{C}$ al comienzo de cada prueba. No se permitirá que al comienzo de la prueba haya agua estancada en el suelo de la sala de ensayo. El cielo raso suspendido estará seco al comienzo de cada prueba.

En el informe sobre el ensayo de exposición al fuego se registrarán la configuración de la sala de ensayo y las condiciones de ventilación, así como sus condiciones ambientales.

4.5 Tolerancias

A menos que se indique lo contrario se aplicarán las siguientes tolerancias:

- .1 longitud $\pm 2\%$ del valor;
- .2 volumen $\pm 5\%$ del valor;
- .3 presión $\pm 3\%$ del valor, y
- .4 temperatura $\pm 5\%$ del valor.

Estas tolerancias se ajustan a la norma ISO 6182-1:1994.

4.6 Observaciones

Durante y después de cada ensayo, se realizarán las siguientes observaciones:

- .1 hora de ignición;
- .2 hora en la que se pone en funcionamiento cada boquilla;
- .3 hora en la que se corta el flujo de agua;
- .4 daños sufridos por la fuente de incendio;
- .5 registro de temperaturas;

- .6 caudal y presión del sistema; y
- .7 número total de boquillas en funcionamiento.

4.7 Fuentes del incendio

En caso de que no se cumplan las prescripciones relativas a las fuentes del incendio especificadas en las secciones del método de ensayo, que figuran a continuación, será responsabilidad del laboratorio de ensayos demostrar que los materiales alternativos utilizados tienen características de combustión similares a las de los materiales especificados.

4.8 Prescripciones relativas al producto y a la documentación

En el informe del ensayo de exposición al fuego se deberán identificar los parámetros críticos que deben incorporarse en el manual de instrucciones de funcionamiento, instalación y proyecto. Las instrucciones indicarán las limitaciones de cada dispositivo e incluirán, como mínimo, los siguientes puntos:

- .1 descripción y pormenores del funcionamiento de cada dispositivo y de su equipo auxiliar, incluida la identificación de los componentes del sistema de extinción o equipo auxiliar, por número de parte o de modelo;
- .2 recomendación relativa al proyecto de las boquillas y sus limitaciones según el tipo de incendio;
- .3 tipo y presión nominal de las tuberías y accesorios que vayan a utilizarse;
- 4 valores de longitud equivalentes de todos los accesorios y componentes del sistema a través de los cuales circula el agua;
- .5 limitaciones de las boquillas en cuanto a la descarga, incluida la dimensión y superficie máximas de la zona de cobertura, limitaciones de la altura mínima y máxima de la instalación, y localización autorizada de las boquillas en el volumen protegido;
- .6 gama de capacidades de llenado para cada tamaño de recipiente de almacenamiento;
- .7 pormenores para la instalación correcta de cada dispositivo, incluidos todos los componentes del equipo;
- .8 indicación de los tipos específicos de consolas de detección y control (si procede) que se conectarán al equipo;
- .9 gamas de presión de servicio del sistema;
- .10 método de dimensionamiento de las tuberías;
- .11 orientación recomendada de los accesorios en T y división de los flujos a través de las T; y

- .12 diferencia máxima de presión de servicio (flujo) entre las boquillas hidráulicamente más cercana y más alejada.

5 ENSAYOS DE EXPOSICIÓN AL FUEGO EN CAMAROTES Y PASILLOS

5.1 Organización de los ensayos

5.1.1 Los ensayos de exposición al fuego se llevarán a cabo en un camarote de 3 m x 4 m y 2,5 m de altura, conectado con el centro de un pasillo de 1,5 m por 12 m, con una altura de 2,5 m y con ambos extremos abiertos. La zona del camarote podrá incrementarse hasta la superficie máxima que vaya a protegerse con una boquilla. El ensayo con la boquilla inutilizada se efectuará en un camarote de 3 m x 4 m.

5.1.2 El camarote estará provisto de un vano de puerta de 0,8 m de anchura y 2,2 m de altura, con un dintel de 0,3 m por encima del vano.

5.1.3 Las paredes del camarote consistirán en una placa mural interior incombustible de 12 mm de espesor nominal con un revestimiento de lana mineral de 45 mm de espesor. Las paredes y el cielo raso del pasillo y el cielo raso del camarote estarán contruidos con placas murales incombustibles de 12 mm de espesor. El camarote podrá tener una ventana en la pared opuesta al pasillo, con un área máxima de 1 m², para facilitar la observación durante los ensayos de exposición al fuego.

5.1.4 El cielo raso del camarote y del pasillo estarán recubiertos de paneles acústicos de celulosa. Los paneles acústicos serán de 12 a 15 mm de espesor nominal y no se inflamarán al someterlos a prueba conforme a lo indicado en la parte 3 del Código PEF.

5.1.5 Se colocarán paneles de madera contrachapada en las paredes del camarote y del pasillo. Dichos paneles serán de 3 a 4 mm de espesor. El tiempo de ignición del panel no será superior a 35 s y el de propagación de la llama, a 350 mm, no será superior a 100 s, medidos con arreglo a lo indicado en la parte 3 del Código PEF.

5.2 Instrumentos

Durante los ensayos de exposición al fuego se medirán las siguientes temperaturas usando termopares de diámetro no superior a 0,5 mm:

- .1 la temperatura de la superficie del cielo raso encima de la fuente del incendio en el camarote se medirá con un termopar empotrado desde arriba en el cielo raso, de modo que la perla del termopar quede a ras de la superficie del cielo raso;
- .2 la temperatura del gas a la altura del cielo raso se medirá con un termopar situado a 75 ± 1 mm debajo del cielo raso, en el centro del camarote;
- .3 la temperatura de la superficie del cielo raso en el centro del pasillo, en un lugar directamente opuesto al vano de la puerta del camarote, se medirá con un termopar empotrado en el cielo raso de modo que la perla del termopar quede a ras del cielo raso (véase la figura 1); y

- .4 la temperatura de la superficie del cielo raso directamente encima de la fuente del incendio para el ensayo en el pasillo (si se utiliza), descrita en el párrafo 5.4.2, se medirá con un termopar empotrado en el cielo raso de modo que la perla del termopar quede a ras del cielo raso.

Los termopares destinados a medir la temperatura en la superficie de los cielos rasos estarán empotrados en pequeñas ranuras rellenas de cemento termoconductor, de modo que la perla del termopar quede al nivel de la superficie del cielo raso. La distancia desde el orificio por el que el hilo del termopar penetra en el cielo raso y la perla será de 25 mm como mínimo.

5.3 Colocación de las boquillas

Las boquillas se instalarán de manera que protejan el camarote y el pasillo, de conformidad con las instrucciones de proyecto e instalación del fabricante, y con arreglo a las siguientes condiciones:

- .1 si en el camarote se instala una sola boquilla en el cielo raso, no se situará en la zona sombreada que se indica en la figura 2;
- .2 si en el camarote se instalan dos o más boquillas en el cielo raso, la densidad del flujo de agua nominal se distribuirá de modo homogéneo en todo el camarote;
- .3 las boquillas del pasillo no se situarán a menos de la mitad de la distancia máxima del eje del vano de la puerta del camarote recomendada por el fabricante, exceptuando los sistemas en que se requiere que las boquillas se instalen en el exterior de cada vano; y
- .4 las boquillas montadas en las paredes laterales del camarote se instalarán en el eje longitudinal de la pared frontal, adyacente al vano de la puerta, de forma que apunten hacia la parte posterior del camarote.

5.4 Fuentes de incendio

5.4.1 Fuente de incendio del ensayo de camarote

En los dos lados opuestos del camarote se instalarán dos literas de tipo diván-cama, una superior y otra inferior (véase la figura 1). El armazón de las literas será de acero de un espesor nominal de 1,5 mm y sus dimensiones exteriores serán de aproximadamente 2,0 por 0,8 m. Las literas tendrán una barra de 0,1 m a lo largo del extremo longitudinal del camarote. No se permitirá ninguna otra barra para evitar la acumulación de agua en las camas. Cada litera tendrá un colchón de poliéster de 2 m por 0,8 m por 0,1 m, recubierto de tela de algodón. De los colchones se cortarán almohadas de 0,5 m por 0,8 m por 0,1 m. El borde cortado se orientará hacia el vano de la puerta. En la litera inferior se colocará un tercer colchón, a modo de respaldo. Dicho colchón estará sujeto en posición vertical de modo que no pueda caerse (véase la figura 3).

Los colchones serán de poliéster no pirorretardante y tendrán una densidad aproximada de 33 kg/m³. La tela de algodón no tendrá un tratamiento pirorretardante y será de un peso nominal de 140 g/m² a 180 g/m². La espuma de poliéster sometida a prueba de acuerdo con la norma ISO 5660-1:2002 (ASTM E-1354), arrojará los resultados que se indican en el cuadro siguiente. El armazón de las literas será de acero de un espesor nominal de 2 mm.

NORMA ISO 5660, Ensayo con calorímetro cónico

Condiciones del ensayo: Irradiancia, 35 kW/m². Posición horizontal.

Espesor de la muestra, 50 mm. No se utilizará marco.

Resultados del ensayo	Espuma
Tiempo de ignición (s)	2-6
Régimen medio de desprendimiento de calor en 3 min, q_{180} (kW/m ²)	270 ± 50
Calor mínimo de combustión (MJ/kg)	25
Desprendimiento total de calor (MJ/m ²)	50±12

5.4.2 Fuente de incendio del ensayo de pasillo

El ensayo de exposición al fuego en un pasillo se llevará a cabo usando ocho trozos de colchones de poliéster de 0,4 m por 0,4 m por 0,1 m, como se especifica en el párrafo 5.4.1, sin las fundas de tela. Los trozos se apilarán sobre un soporte de 0,25 m de alto y se colocarán en una canasta de pruebas, de acero, para evitar que la pila se derrumbe (véase la figura 4).

5.5 Método de ensayo

Se llevarán a cabo los siguientes ensayos de exposición al fuego con accionamiento automático de las boquillas instaladas en el camarote o en el pasillo, según se indique. Cada incendio se iniciará con un ignitor de material poroso, por ejemplo, pedazos de cartón aislante. El ignitor puede ser cuadrado o cilíndrico, de 60 mm de lado o 75 mm de diámetro, y tendrá 75 mm de largo. Antes de iniciarse el ensayo, el ignitor se impregnará con 120 ml de heptano y se colocará según se indique en cada ensayo de exposición al fuego en los camarotes. Por lo que respecta al ensayo de exposición al fuego en el pasillo, el ignitor se colocará en el centro de la base de los pedazos de colchón apilados, y a un lado del banco de pruebas en la base de la pila de trozos de colchón:

- .1 ensayo de la litera inferior. El incendio se iniciará en una litera inferior y se encenderá colocando el ignitor en el eje central de la almohada (cerca de la puerta);
- .2 ensayo de la litera superior. El incendio se iniciará en una litera superior colocando el ignitor en el eje central de la almohada (cerca de la puerta);
- .3 ensayo de incendio intencional. El incendio se iniciará rociando por igual con 1 l de aguarrás la litera inferior y el respaldo, 30 s antes de la ignición. El ignitor se colocará en la litera inferior en el eje central de la almohada (cerca del vano de la puerta);
- .4 ensayo con la boquilla inutilizada. Se inutilizará(n) la(s) boquilla(s) del camarote. El incendio se iniciará en la litera inferior con el ignitor colocado en el eje central de la almohada (cerca de la puerta). Si la(s) boquilla(s) del camarote está(n) conectada(s) con la(s) boquilla(s) del pasillo, de modo que un funcionamiento

defectuoso afecte a todas, se inutilizarán todas las boquillas conectadas, del camarote y el pasillo;

- .5 ensayo en pasillo. La fuente de incendio se colocará junto a la pared del pasillo debajo de una boquilla; y
- .6 ensayo en pasillo. La fuente de incendio se colocará junto a la pared del pasillo entre dos boquillas.

Los ensayos de exposición al fuego se llevarán a cabo durante 10 min después de la activación de la primera boquilla, y los rescoldos deberán extinguirse manualmente.

La puerta que se abre hacia dentro del camarote deberá estar abierta durante los ensayos, prescritos en los párrafos 5.5.1 a 5.5.4 y cerrada durante los ensayos prescritos en los párrafos 5.5.5 y 5.5.6.

5.6 Criterios de aceptación

Basándose en las mediciones, se calculará un valor promedio máximo de 30 s para cada punto de medición, que constituirá el criterio de aceptación de la temperatura.

Criterios de aceptación de los ensayos en camarotes y pasillos

		Temperatura media (°C) de la superficie del cielo raso en el camarote, máx.: 30 s	Temperatura media (°C) del gas a la altura del cielo raso del camarote, máx.: 30 s	Temperatura media (°C) de la superficie del cielo raso en el pasillo, máx.: 30 s	Daño máximo admisible sufrido por los colchones (%)		Otros criterios
					Litera inferior	Litera superior	
Ensayos en camarotes	Litera inferior	360	320	120	40	10	No se permitirá que funcionen boquillas en el pasillo ³
	Litera superior				N.C.	40	
	Incendio intencional	N.C.	N.C.	120	N.C.	N.C.	N.C.
Ensayos en pasillo		N.C.	N.C.	120 ¹	N.C.		Sólo se permitirá que funcionen dos boquillas independientes y adyacentes en el pasillo ⁴
Boquilla inutilizada		N.C.	N.C.	400 ²	N.C.		N.C.

Notas:

- ¹ En cada uno de los ensayos la temperatura se medirá encima de la fuente del incendio.
 - ² No se permitirá que el incendio se propague por el pasillo más allá de las boquillas más cercanas al vano de la puerta.
 - ³ No corresponde si la(s) boquilla(s) del camarote está(n) conectada(s) con la(s) del pasillo.
 - ⁴ No corresponde si las boquillas del pasillo están conectadas entre sí.
- N.C.: No corresponde.

5.7 Cálculo de los daños

Después del ensayo, se examinarán visualmente las fuentes de incendio para determinar el cumplimiento de los requisitos relativos al daño máximo admisible. Los daños se calcularán aplicando la siguiente fórmula:

- .1 daño causado a la litera inferior = (daño causado al colchón horizontal (%) + 0,25 x daño causado a la almohada (%) + daño causado al respaldo (%))/2,25;
- .2 daño causado a la litera superior = (daño causado al colchón horizontal (%) + 0,25 x daño causado a la almohada (%))/1,25; y
- .3 en caso de que mediante un examen visual no pueda determinarse claramente si se cumplen o no los criterios, se repetirá el ensayo.

6 ENSAYOS DE EXPOSICIÓN AL FUEGO EN ESPACIOS PÚBLICOS

6.1 Instalaciones de ensayo

Los ensayos de exposición al fuego se llevarán a cabo en una sala de ensayo bien ventilada según lo especificado en el párrafo 4.4 bajo un cielo raso rectangular suspendido de por lo menos 80 m² de superficie y con lados no inferiores a 8 m. Habrá por lo menos un espacio de 1 m entre los perímetros del cielo raso y de cualquier pared de la sala de ensayo. La altura del cielo raso será de 2,5 y 5 m respectivamente.

El cielo raso será liso y estará en posición horizontal para que los gases fluyan horizontalmente sin obstrucciones a lo largo de todo el cielo. El cielo raso no tendrá aberturas ni ningún tipo de reborde en su perímetro. Para que se considere liso, la estructura de su superficie no presentará ninguna obstrucción de más de 15 mm.

El volumen situado encima del cielo raso suspendido será lo suficientemente grande para ventilar los gases de la combustión, alejándolos de la zona de ensayo de exposición del fuego; en caso contrario se instalará un sistema de ventilación natural o mecánica.

Los pormenores de la estructura del cielo raso y su posición dentro de la sala de ensayo se consignarán en el informe sobre el ensayo.

Se llevarán a cabo dos ensayos diferentes según lo indicado en los párrafos 6.1.1 y 6.1.2.

6.1.1 *Ensayo en espacio público abierto*

La fuente de incendio se colocará bajo el centro del cielo raso abierto, de modo que los gases fluyan libremente a través del mismo. El cielo raso se construirá con material incombustible y 1 m² como mínimo, justamente encima del punto de ignición, se cubrirá con paneles acústicos. Dichos paneles deberán tener un espesor nominal de 12 mm a 15 mm y no entrarán en ignición durante el ensayo, de conformidad con lo dispuesto en la parte 3 del Código PEF.

6.1.2 *Ensayo en una esquina de espacio público*

Este ensayo se llevará a cabo en una esquina construida con dos placas murales incombustibles de por lo menos 3,6 m de anchura y 12 mm de espesor nominal. En las paredes se colocarán paneles de madera contrachapada. Los paneles tendrán un espesor de entre 3 y 4 mm. El tiempo de ignición de los paneles no será superior a 35 s y el tiempo de propagación de la llama hasta una distancia de 350 mm no excederá de 100 s, medidos conforme a lo indicado en la parte 3 del Código PEF. El techo se recubrirá, hasta 3,6 m desde la esquina, con paneles acústicos de celulosa. Dichos paneles tendrán de 12 a 15 mm de espesor y no entrarán en ignición cuando se sometan a ensayo de conformidad con lo dispuesto en la parte 3 del Código PEF.

6.1.3 *Comprobación de las condiciones de ventilación*

El régimen de ventilación de la sala de ensayos se comprobará con la configuración de la sala y las condiciones de prueba que se vayan a aplicar en los ensayos de exposición al fuego. Para ello se utilizará una bandeja circular de 2 m² llena de 50 mm de aceite diesel ligero en solución acuosa, como mínimo. La altura libre será de 150 ± 10 mm. La bandeja estará situada bajo el centro de un cielo raso abierto suspendido a 2,5 m de altura. El régimen de ventilación será suficiente para evitar la concentración de oxígeno medida en un radio de 3 m desde el centro de la fuente de incendio, a 1,25 m (media altura) del suelo, a menos de un volumen del 20% durante un periodo de 10 minutos de combustión libre.

Los pormenores de las pruebas de ventilación se consignarán en el informe sobre el ensayo de exposición al fuego, si se realizan como parte de una serie de pruebas, o de lo contrario se hará referencia a una prueba de ventilación realizada para esa misma configuración con iguales condiciones de ventilación.

6.2 Instrumentos

Durante los ensayos de exposición al fuego, se medirán las siguientes temperaturas utilizando termopares cuyo diámetro máximo no exceda de 0,5 mm.

6.2.1 *Ensayo en espacio público abierto*

- .1 la temperatura de la superficie del cielo raso encima de la fuente de ignición se medirá utilizando un termopar empotrado en dicho cielo, de modo que la perla del termopar quede a ras de la superficie del cielo raso; y
- .2 la temperatura del gas a la altura del cielo raso se medirá utilizando un termopar colocado a 75 ± 1 mm debajo del cielo raso, en cuatro posiciones diferentes situadas en un radio de 1,8 m del punto de ignición. Los termopares estarán situados perpendicularmente entre sí y se colocarán de manera que se reduzca el riesgo de humedad directa causada por la neblina de las boquillas.

6.2.2 *Ensayo en una esquina de espacio público*

- .1 la temperatura de la superficie del cielo raso encima de la fuente de ignición se medirá utilizando un termopar empotrado en el cielo raso, de modo que la perla del termopar quede a ras de la superficie del cielo raso; y

- .2 la temperatura del gas a la altura del cielo raso se medirá usando un termopar colocado a 75 ± 1 mm debajo del cielo raso, a 0,2 m en sentido horizontal de la boquilla más próxima a la esquina.

Los termopares destinados a medir la temperatura en la superficie de los cielos rasos estarán empotrados en pequeñas ranuras rellenas de cemento termoconductor, de modo que la perla del termopar quede al nivel de la superficie del cielo raso. La distancia entre el hilo del termopar que penetra en el cielo raso y la perla será de 25 mm como mínimo.

6.3 Colocación de las boquillas

6.3.1 *Ensayos en espacios públicos abiertos y en esquina*

En el caso de las boquillas con brazos de montura, los ensayos se llevarán a cabo con dichos brazos colocados tanto perpendicularmente como paralelos a los bordes del cielo raso o de las paredes de la esquina. En el de las boquillas sin brazos de montura, las boquillas se colocarán de modo que la descarga de menor densidad se dirija hacia la zona del incendio.

6.3.2 *Ensayos en espacios públicos abiertos*

Cuando haya sofás entre dos boquillas, el centro del hueco que separa los sofás nº1 y nº 2 será, en sentido longitudinal, perpendicular a la línea entre las boquillas.

6.4 Fuentes de incendio

6.4.1 *Espacio público abierto*

La fuente de incendio consistirá en cuatro sofás hechos con colchones, como se especifica en el párrafo 5.4.1, colocados en armazones de acero. Dichos armazones estarán constituidos por asientos y respaldos de barras de hierro cuadradas de 25 ± 2 mm, habitualmente de un espesor nominal de 2 mm. Las dimensiones del armazón del asiento serán de 2 000 mm x 700 mm y las del armazón del respaldo de 2 000 mm x 725 mm. Los colchones del asiento y del respaldo se apoyarán en cada uno de los armazones mediante tres barras verticales y una barra horizontal construidas de perfiles de acero similares. Las barras verticales de acero estarán espaciadas a una distancia de 500 mm y soldadas a la cara interior de los largueros del armazón. La barra horizontal de acero irá soldada a la cara interior de los extremos cortos del armazón. Ambos armazones de acero estarán provistos de una plancha de acero de 150 mm x 150 mm, de un espesor nominal de 2 mm, que se colocará directamente debajo y detrás del lugar en que se vaya a situar el ignitor a fin de evitar que se caiga al suelo durante el ensayo. Cada sofá tendrá en sus extremos un apoyabrazos rectangular que se construirá con un perfil de acero similar, con una longitud de 600 mm y una altura de 300 mm. La parte delantera del apoyabrazos irá sujeta al armazón del asiento a una distancia de 70 mm del armazón del respaldo. Los armazones se apoyarán en cuatro patas construidas con perfiles de acero similares. Las dos patas traseras tendrán 205 mm de altura y las delanteras 270 mm. Primero se instalará el colchón que forma el asiento; su larguero se alinearé con el armazón del respaldo. El colchón que forma el respaldo se instalará a continuación y se mantendrá en posición vertical mediante cuatro ganchos, dos en los extremos cortos y dos en los largueros (véase la figura 5). Los ganchos estarán formados por barras de hierro planas de 50 mm con un espesor nominal de 2 mm. Los sofás se colocarán como

se muestra en la figura 6, con el extremo superior de los respaldos situados a una distancia de 25 mm entre sí.

Uno de los sofás del centro se encenderá con un ignitor, como se describe en la sección 5.5, en la parte central más baja del respaldo.

6.4.2 *Ensayo en una esquina de espacio público*

La fuente de incendio consistirá en un sofá, como el descrito en el párrafo 6.4.1, colocado con el respaldo a 25 mm de la pared derecha y cerca de la pared izquierda. Se dispondrá de un sofá de referencia a lo largo de la pared derecha con el almohadón del asiento a 0,1 m del primer sofá y otro sofá de referencia a 0,5 m del anterior, en el lado izquierdo. El sofá se prenderá con el ignitor, descrito en el párrafo 5.5, que se colocará en la base del respaldo del extremo izquierdo del sofá situado en la esquina, cerca de la pared izquierda (véase la figura 7).

6.5 Método de ensayo

Los ensayos de exposición al fuego se llevarán a cabo durante 10 min después de la activación de la primera boquilla, y los rescoldos se extinguirán manualmente.

6.5.1 *Ensayos en espacio público abierto*

Los ensayos de exposición al fuego se llevarán a cabo con la fuente de ignición centrada bajo una boquilla, entre dos boquillas y debajo de cuatro boquillas. Se realizará un ensayo adicional con el punto de ignición centrado bajo una boquilla inutilizada.

6.5.2 *Ensayo en una esquina de espacio público*

Se llevarán a cabo ensayos de exposición al fuego por lo menos con cuatro boquillas dispuestas en una matriz de 2 x 2.

6.6 Criterios de aceptación

Basándose en las mediciones, se calculará un valor promedio máximo de 30 s para cada punto de medición, que constituirá el criterio de aceptación de la temperatura.

6.6.1 Criterios de aceptación para los ensayos en espacios públicos

		Temperatura media (°C) de la superficie del cielo raso, máx.: 30 s	Temperatura media (°C) del gas a la altura del cielo raso, máx. 30 s	Daño máximo admisible sufrido por los colchones (%)
Espacio abierto	Normal	360	220 ²	50/35 ¹
	Boquilla inutilizada	N.C.	N.C.	70
Esquina		360	220	50/35 ² (sofá de ignición) No se permitirá la carbonización de los sofás de referencia

Notas:

¹ 50% es el límite superior para cualquier ensayo. 35% es el límite superior para el promedio de los ensayos en espacios públicos especificados en 6, en cada altura de cielo raso (excluido el ensayo con la boquilla inutilizada).

² La temperatura del gas deberá medirse en cuatro lugares distintos y la evaluación de los resultados se basará en la medición más alta.

N.C.: No corresponde.

7 ENSAYOS DE EXPOSICIÓN AL FUEGO EN LA ZONA DE ALMACENAMIENTO**7.1 Instalaciones de ensayo**

Los ensayos de exposición al fuego se realizarán en una sala de ensayos bien ventilada, según lo especificado en el párrafo 4.4, bajo de un cielo raso suspendido según se indica en el párrafo 6.1, instalado a 2,5 m de altura.

7.2 Instrumentos

No es necesario medir las temperaturas.

7.3 Colocación de las boquillas

Según lo estipulado en el párrafo 6.3.

7.4 Fuente de incendio

La fuente del incendio consistirá en dos montones centrales compactos de cajas de cartón, de 1,5 m de altura, llenos de vasos de poliestireno, invertidos y sin expandir, con un espacio de 0,3 m para la circulación del humo. Cada montón de cajas será de aproximadamente 1,6 m de longitud y de 1,1 m a 1,2 m de anchura.

Un producto de plástico adecuado es el plástico normalizado FMRC. Podrán usarse productos similares si están proyectados de modo semejante y si se ha comprobado que tienen las

mismas características de combustión y extinción. Deberán utilizarse productos nuevos y secos, en cada ensayo.

La fuente de incendio estará rodeada de 6 montones compactos de cajas de cartón vacías de 1,5 m de altura, que formen un dispositivo de referencia para determinar si el fuego es capaz de saltarse el hueco de separación. Las cajas estarán unidas entre sí, por ejemplo, mediante grapas, para impedir que se caigan (véase la figura 8).

7.5 Método de ensayo

Cada ensayo se realizará con la fuente de ignición centrada bajo una boquilla, entre dos boquillas y debajo de cuatro boquillas. Cada incendio se iniciará utilizando dos ignitores como los descritos en 5.5. Los ignitores se colocarán en el piso, cada uno de ellos junto a la base de uno de las dos montones centrales y se prenderán simultáneamente. Los ensayos de exposición al fuego se llevarán a cabo durante 10 minutos tras la actuación de la primera boquilla, y los rescoldos se extinguirán manualmente.

Cuando los dos montones centrales de cajas estén situados entre dos boquillas, el centro de la distancia que las separa será perpendicular a la línea entre las boquillas.

7.6 Criterios de aceptación

- .1 Las cajas de referencia no deberán entrar en ignición ni carbonizarse; y
- .2 el fuego no deberá consumir más del 50% de las cajas llenas de vasos de plástico."

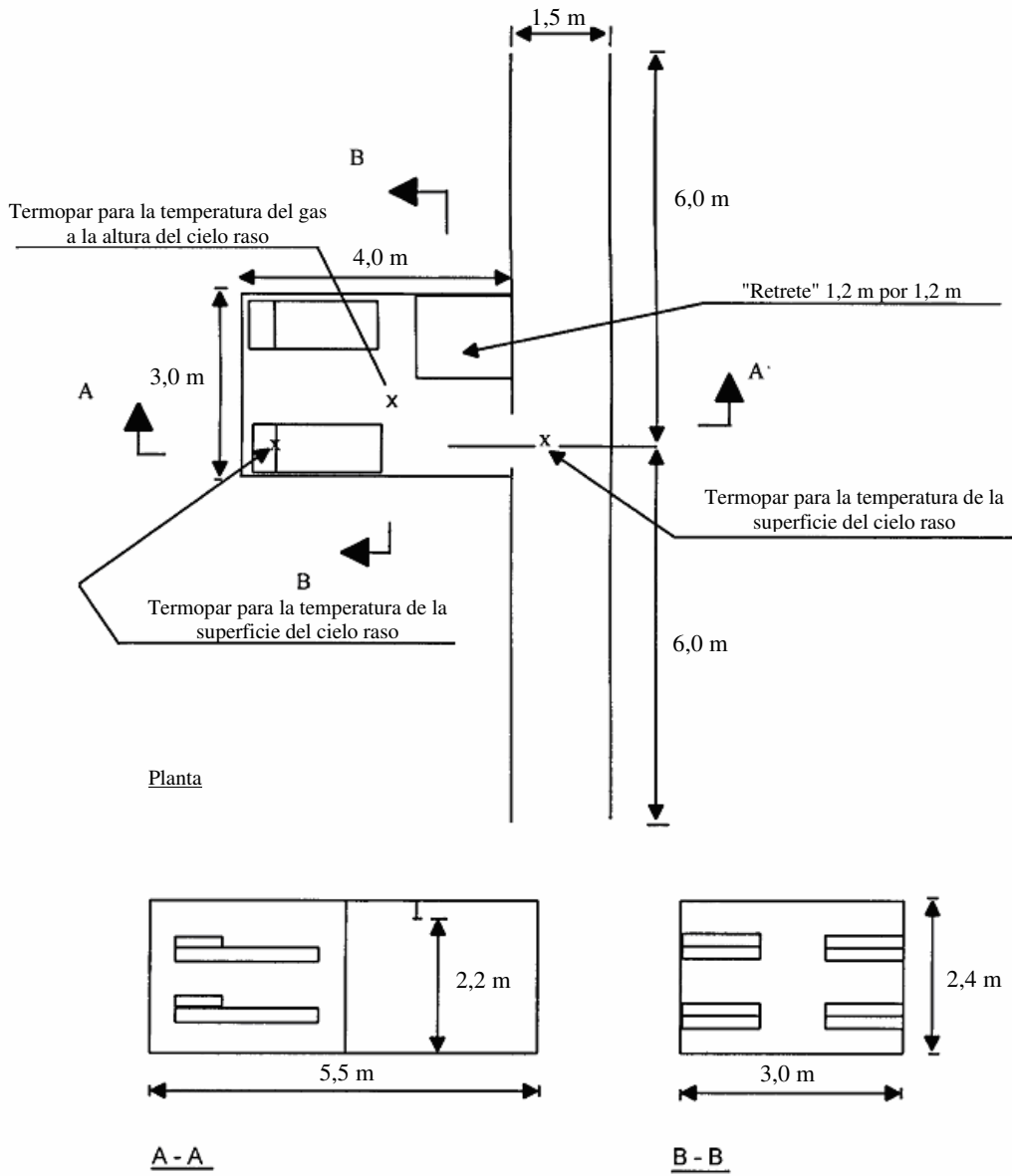
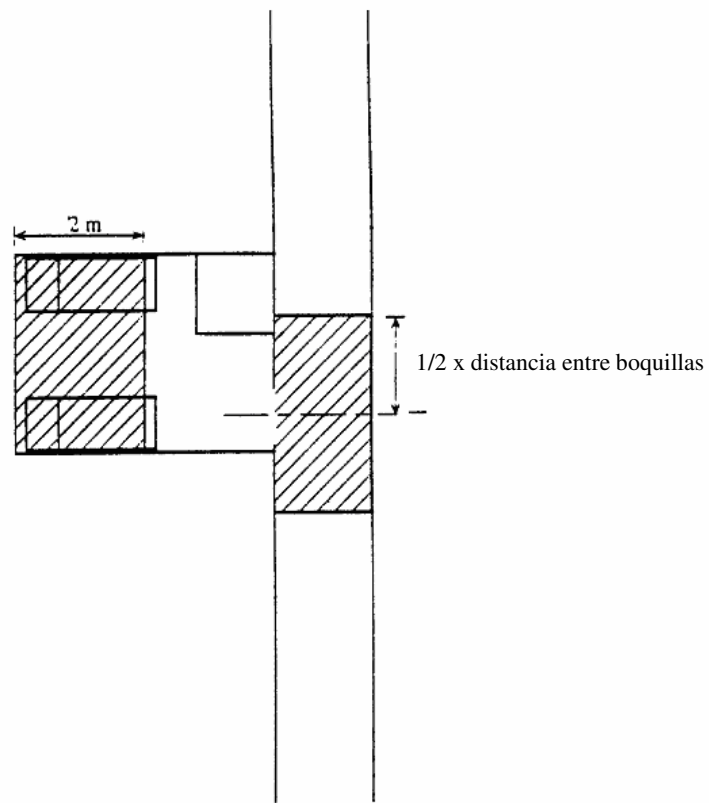


Figura 1




 Zona restringida para la colocación de boquillas

Figura 2

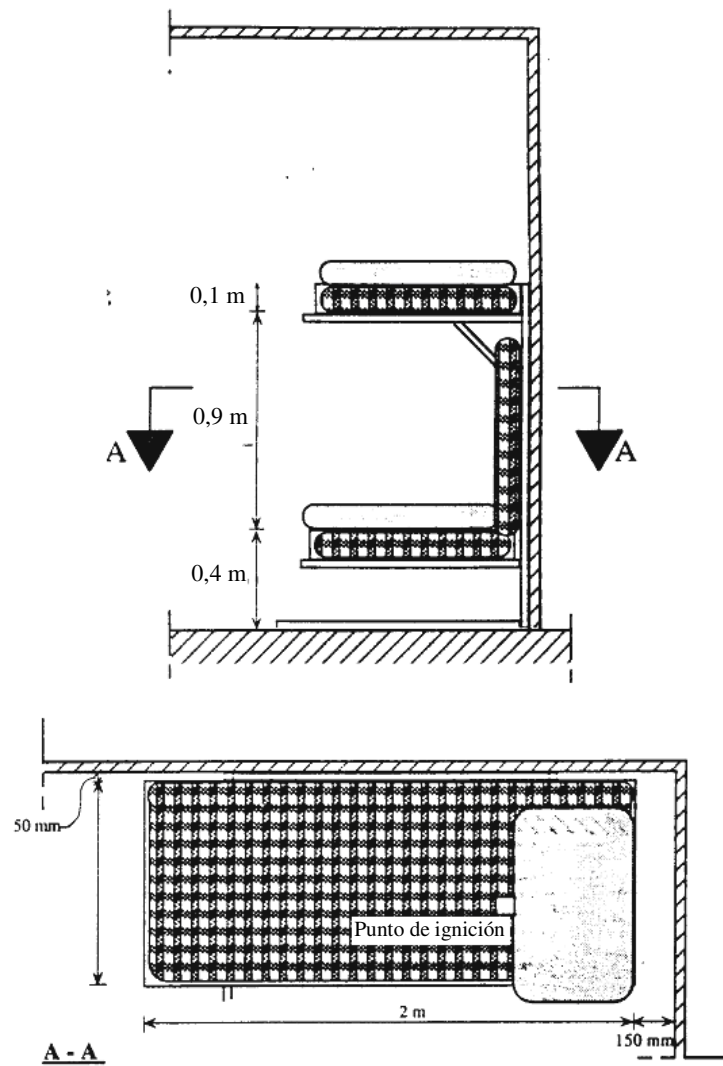


Figura 3

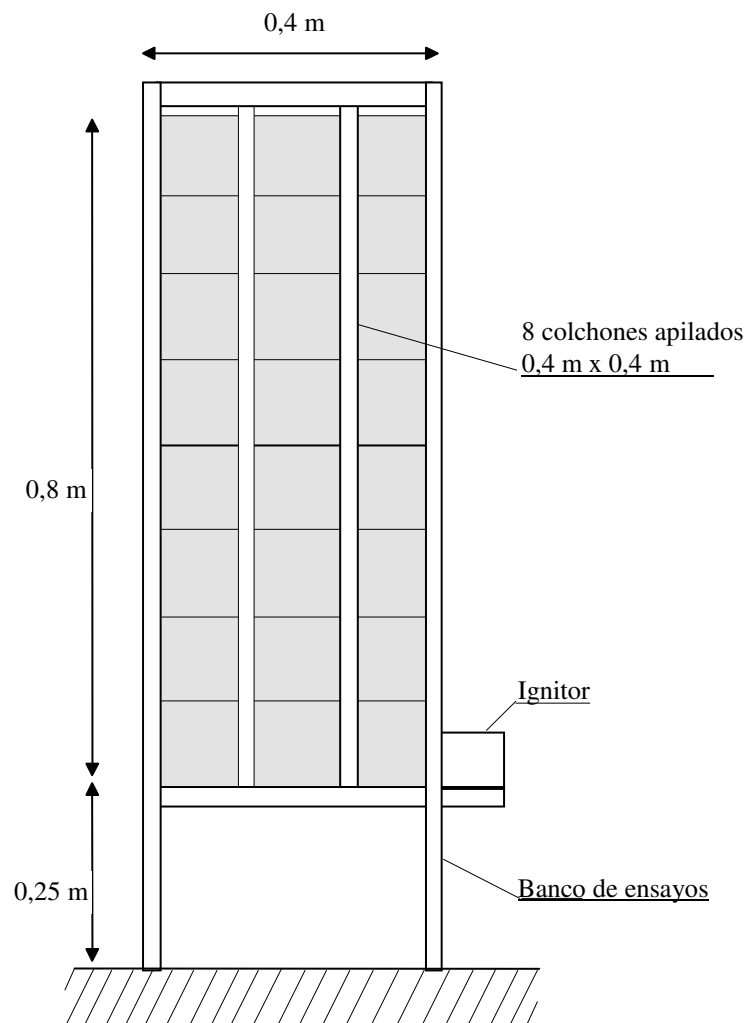


Figura 4

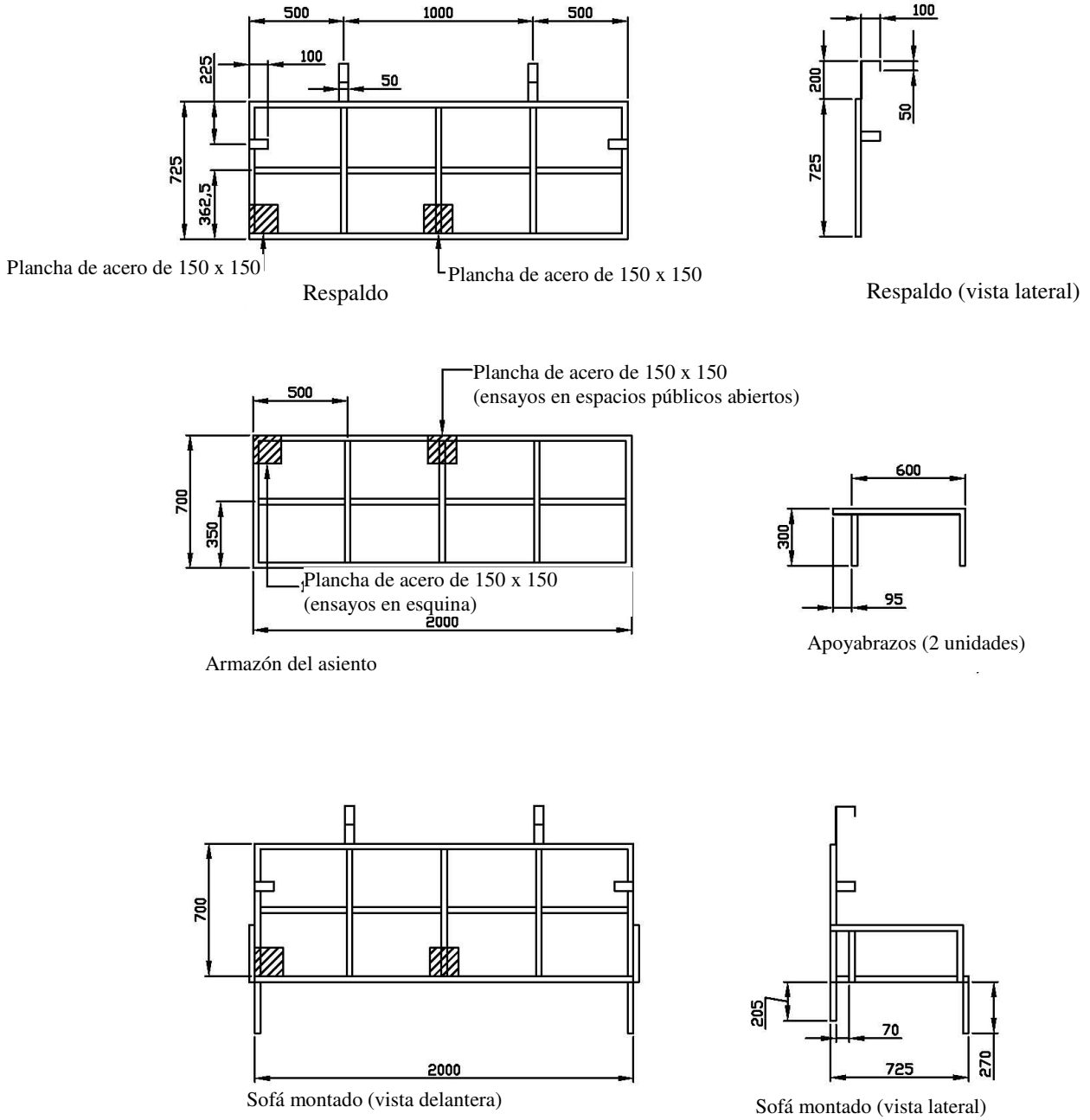


Figura 5

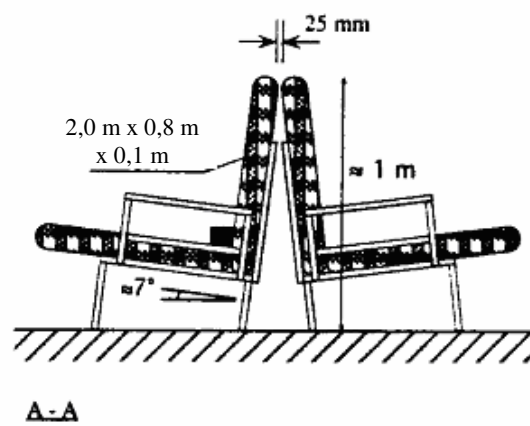
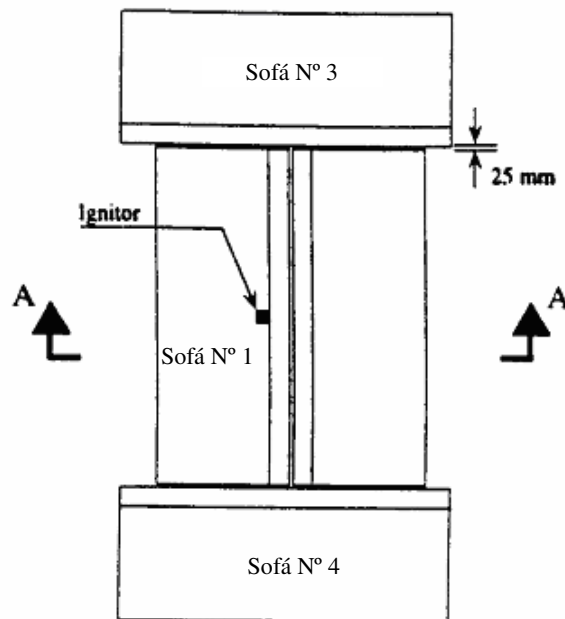
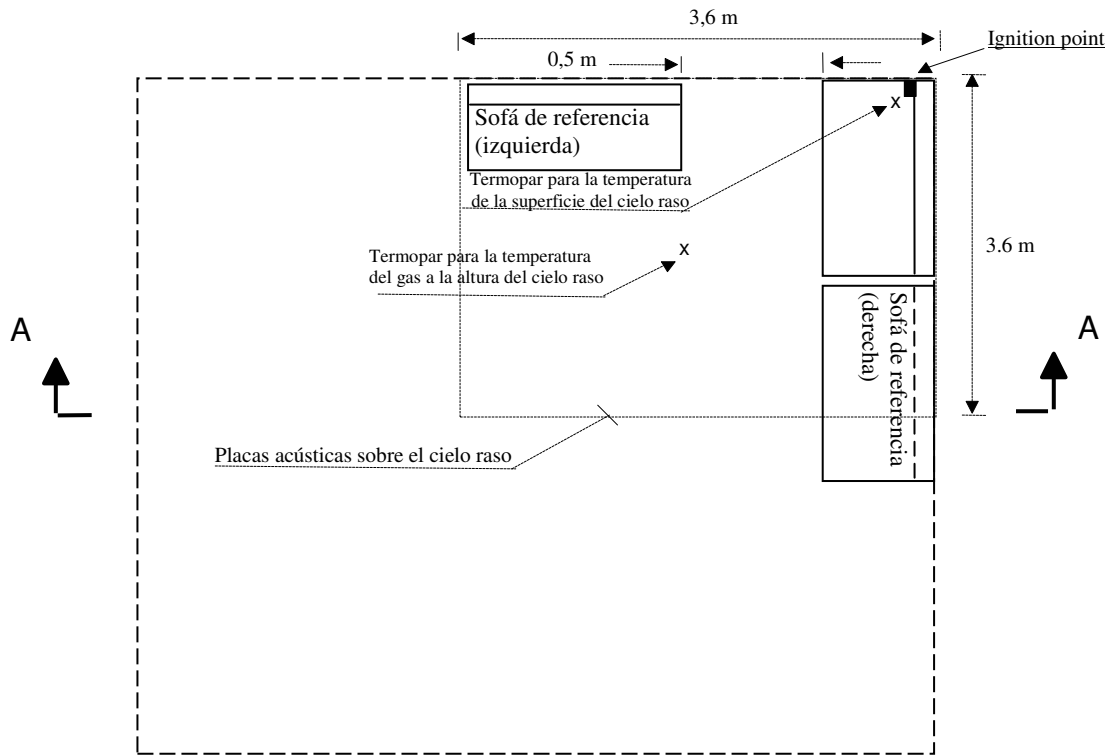
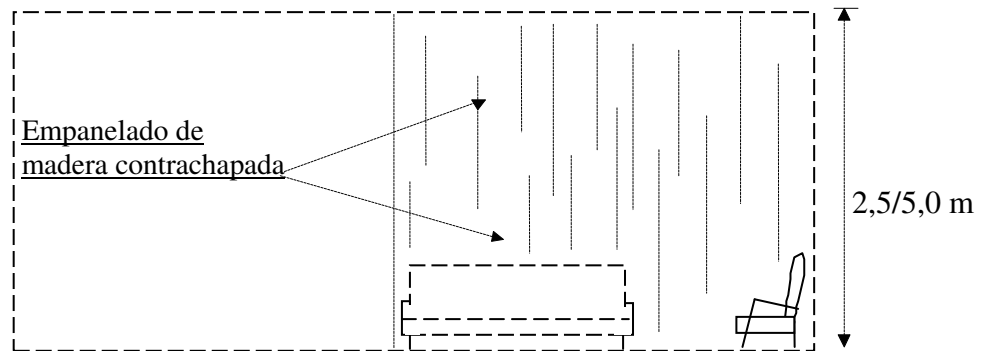


Figura 6

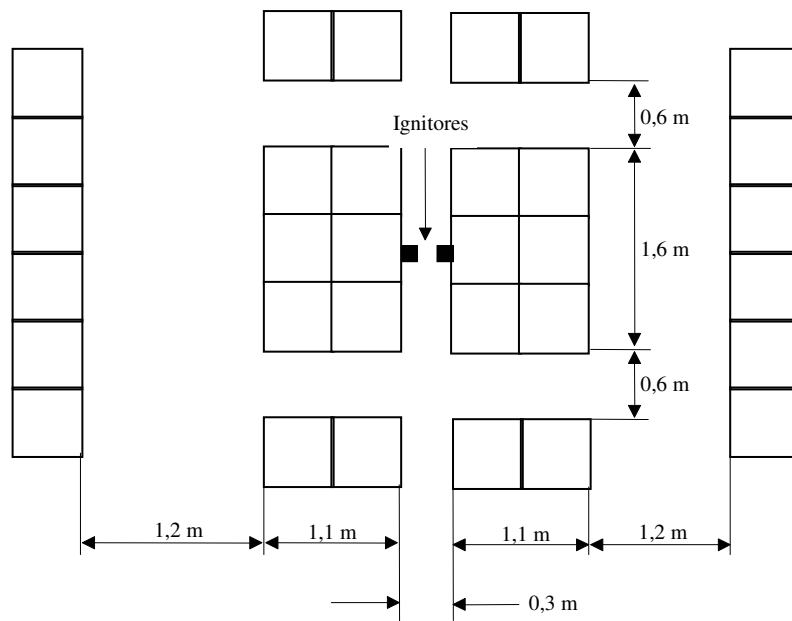


Planta

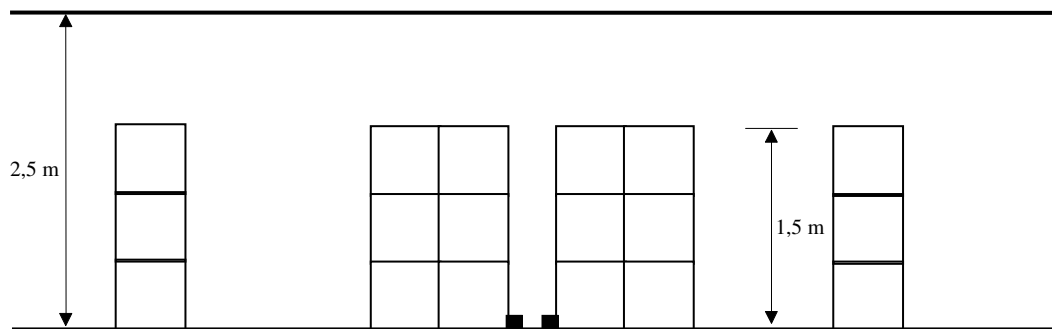


A - A

Figura 7



Planta



Frente

- Cajas de cartón llenas de vasos de poliestireno
- Cajas vacías usadas como dispositivos de referencia

Figura 8

ANEXO 15

**PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2
DEL CONVENIO SOLAS**

**CAPÍTULO II-2
CONSTRUCCIÓN – PREVENCIÓN, DETECCIÓN
Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

**Parte A
Generalidades**

Regla 1 – Ámbito de aplicación

7 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.3:

"2.3 Los buques indicados a continuación, con espacios de carga destinados al transporte de mercancías peligrosas en bultos, cumplirán lo dispuesto en la regla 19.3 salvo cuando transporten mercancías peligrosas especificadas como de Clase 6.2 ó 7 y mercancías peligrosas en cantidades limitadas* y en cantidades exceptuadas**, de conformidad con los cuadros 19.1 y 19.3, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de renovación que se realice el [*fecha de entrada en vigor*] o posteriormente:

- .1 los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes de [*fecha de entrada en vigor*]; y
- .2 los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes de [*fecha de entrada en vigor*].

No obstante lo estipulado en estas disposiciones:

- .3 los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1986, no están obligados a cumplir lo dispuesto en la regla 19.3.3 siempre y cuando cumplan lo prescrito en la regla 54.2.3 adoptada mediante la resolución MSC.1(XLV);
- .4 los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente, pero antes del 1 de febrero de 1992, no están obligados a cumplir lo dispuesto en la regla 19.3.3 siempre y cuando cumplan lo prescrito en la regla 54.2.3, adoptada mediante la resolución MSC.6(48);
- .5 los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998, no están obligados a cumplir lo prescrito en las reglas 19.3.10.1 y 19.3.10.2; y

- .6 los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998, no están obligados a cumplir lo prescrito en las reglas 19.3.10.1 y 19.3.10.2.

* Véase el capítulo 3.4 del Código IMDG.

** Véase el capítulo 3.5 del Código IMDG."

Parte C

Control de incendios

Regla 9 – Contención del incendio

2 La última oración del párrafo 4.1.1.2 pasa a un nuevo párrafo 4.1.1.3 y la numeración de los párrafos subsiguientes se modifica en consecuencia.

3 Se añade el siguiente texto al final del párrafo 4.1.1.2:

"Las puertas aprobadas cuyo umbral no esté integrado en el marco, instaladas el [*fecha de entrada en vigor*] o posteriormente, se instalarán de modo tal que el huelgo bajo la puerta no supere los 12 mm. Se instalará un umbral incombustible bajo la puerta de modo que los revestimientos del piso no se extiendan por debajo de la puerta cerrada."

4 Se añade el siguiente texto al final del párrafo 4.1.2.1:

"Las puertas aprobadas cuyo umbral no esté integrado en el marco, instaladas el [*fecha de entrada en vigor*] o posteriormente, se instalarán de modo tal que el huelgo bajo la puerta no supere los 25 mm."

5 En el párrafo 4.2.1, se añade el siguiente texto a continuación de la primera oración:

"Las puertas aprobadas como de clase "A" en las cuales el umbral no esté integrado en el marco, instaladas el [*fecha de entrada en vigor*] o posteriormente, se instalarán de modo tal que el huelgo bajo la puerta no supere los 12 mm, y se instalará un umbral incombustible bajo la puerta de modo tal que los revestimientos del piso no se extiendan por debajo de la puerta cerrada. Las puertas aprobadas como de clase "B" en las cuales el umbral no esté integrado en el marco se instalarán de modo tal que el huelgo bajo la puerta no supere los 25 mm."

6 En la primera y segunda oración del párrafo 7.1.1, se sustituyen las palabras "material incombustible" e "incombustible", respectivamente, por "acero o material equivalente".

7 Al comienzo del párrafo 7.1.1.1, se añaden las palabras "a reserva de lo dispuesto en el párrafo 7.1.1.2" y antes de la palabra "material" se sustituye la palabra "un" por "cualquier".

8 A continuación del párrafo 7.1.1.1 se añade el nuevo párrafo 7.1.1.2 siguiente y se reenumeran los párrafos siguientes:

".2 en el caso de los buques construidos el [*fecha de entrada en vigor*] o posteriormente, los conductos estarán fabricados con un material incombustible

termorresistente que podrá revestirse interna y externamente con membranas que tengan características de débil propagación de la llama, y que en ningún caso tengan un valor calorífico** que supere los 45 MJ/m² de su superficie para el espesor utilizado;

** Véanse las recomendaciones publicadas por la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 1716:2002, *Determination of calorific potential* (Determinación del potencial calorífico)."

9 En el párrafo 7.4.4.2, se sustituyen las palabras "materiales incombustibles" por "acero o material equivalente".

10 En el párrafo 7.4.4.3, la palabra "incombustible" se sustituye por "de acero o material equivalente".

11 Al comienzo del párrafo 7.4.4.3.1, se añaden las palabras "a reserva de lo dispuesto en el párrafo 7.4.4.3.2" y antes de la palabra "material" se sustituye la palabra "un" por "cualquier".

12 Se añade el nuevo párrafo 7.4.4.3.1 siguiente y se renumeran los párrafos siguientes:

"3.2 en el caso de los buques construidos el [*fecha de entrada en vigor*] o posteriormente, los conductos estarán fabricados con un material incombustible termorresistente que podrá revestirse interna y externamente con membranas que tengan características de débil propagación de la llama, y que en ningún caso tengan un valor calorífico* que supere los 45 MJ/m² de su superficie para el espesor utilizado;"

* Véanse las recomendaciones publicadas por la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 1716:2002, *Determination of calorific potential*.

13 Al final del párrafo 7.5.2.1.2, se añaden las palabras "y, además, una válvula de mariposa contra incendios en el extremo superior del conducto".

Regla 10 – Lucha contra incendios

14 Se añade el nuevo párrafo 10.2.6 a continuación del párrafo 10.2.5 existente:

"10.2.6 Los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos el [*fecha de entrada en vigor*] dispondrán de medios debidamente emplazados para la recarga completa de las botellas con aire respirable que no esté contaminado. Los medios para la recarga serán:

- .1 compresores de aire respirable alimentados desde el cuadro de distribución principal y el de emergencia, o de accionamiento independiente, con una capacidad mínima de 60 l/min por aparato respiratorio prescrito, pero que no exceda de 420 l/min; o

- .2 sistemas autónomos de almacenamiento de alta presión que tengan una presión adecuada para recargar los aparatos respiratorios utilizados a bordo, con una capacidad de por lo menos 1 200 l por aparato respiratorio prescrito, pero que no exceda de 50 000 l de aire libre."

Parte G **Prescripciones especiales**

Regla 19 – Transporte de mercancías peligrosas

15 Se sustituye la nota 1 existente de la tabla 19.1 por el siguiente texto:

- "¹ No es aplicable a los contenedores cerrados que transporten sólidos de las clases 4 y 5.1. En relación con las mercancías de las clases 2, 3, 6.1 y 8 que se transporten en contenedores cerrados, el régimen de ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire por hora. En relación con los líquidos de las clases 4 y 5.1 que se transporten en contenedores cerrados, el régimen de ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire por hora. A los efectos de la presente prescripción, los tanques portátiles se considerarán contenedores cerrados."

16 En la nota 10 del cuadro 19.2, las palabras "del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel adoptado mediante la resolución A.434(XI), enmendada" se sustituyen por las palabras "del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), adoptado mediante la resolución MSC...(...)".

17 Se sustituye la tabla 19.3 existente por la siguiente:

"Tabla 19.3 – Aplicación de las prescripciones a las distintas clases de mercancías peligrosas salvo las mercancías peligrosas sólidas a granel"

Clase	Regla 19																						
	1.1 a 1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3 inflamable	2.3 no inflamable	3 PI ¹⁵ < 23 °C	3 PI ¹⁵ ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	4.1	4.2	4.3 líquidos	4.3 sólidos	5.1	5.2 ¹⁶	6.1 líquidos PI ¹⁵ < 23 °C	6.1 líquidos PI ¹⁵ ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	6.1 líquidos	6.1 sólidos	8 líquidos PI ¹⁵ < 23 °C	8 líquidos PI ¹⁵ ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	8 líquidos	8 sólidos	9
3.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
3.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	X ¹⁸	-	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	X ¹⁷
3.3	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
3.4.1	-	-	X	-	-	X	X	-	X ¹¹	X ¹¹	X	X	X ¹¹	-	X	X	-	X ¹¹	X	X	-	-	X ¹¹
3.4.2	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	X ¹⁷	
3.5	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X ¹⁹	X ¹⁹	-	-
3.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹⁴
3.7	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
3.8	X ¹²	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹³	X	X	X	-	-	X	X	-	-	-
3.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.10.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.10.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

¹¹ Cuando se exigen "espacios ventilados mecánicamente" en el Código IMDG, enmendado.

¹² Se estibarán en todos los casos a una distancia de 3 m, en sentido horizontal, de los contornos de los espacios de máquinas.

¹³ Véase el Código IMDG, enmendado.

¹⁴ Según proceda para las mercancías transportadas.

¹⁵ PI significa punto de inflamación.

¹⁶ En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, está prohibida la estiba de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados.

¹⁷ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas que desprenden vapores inflamables enumeradas en el Código IMDG.

¹⁸ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas cuyo punto de inflamación es inferior a 23 °C enumeradas en el Código IMDG.

¹⁹ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas que tienen un riesgo secundario de la Clase 6.1."

18 En el párrafo 2.1, a continuación de las palabras "salvo que se trate de mercancías peligrosas en cantidades limitadas" se añaden las palabras "y cantidades exceptuadas" con la siguiente nota a pie de página:

"Véase el capítulo 3.5 del Código IMDG."

19 En el párrafo 3.4, se sustituye el título existente por el siguiente:

"3.4 *Medio de ventilación*"

20 Al final de la primera oración del párrafo 3.6.1 se añade el siguiente texto:

"y se seleccionará en función de los riesgos que presentan los productos químicos transportados, con arreglo a su clase y al estado físico en que se encuentren, y de las normas elaboradas por la Organización*

* En el caso de cargas sólidas a granel, la indumentaria protectora deberá satisfacer las disposiciones sobre el equipo especificadas en las respectivas fichas del Código IMSBC para cada sustancia en particular. En el caso de mercancías en bultos, la indumentaria protectora deberá satisfacer las disposiciones sobre el equipo especificadas en las fichas de emergencia (FEm) del Suplemento del Código IMDG para cada sustancia en particular."

21 Se añaden las palabras "y cantidades exceptuadas" al final del párrafo 4.

ANEXO 16

**PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD
PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000**

**CAPÍTULO 7
SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS**

1 Se sustituye la nota 1 actual de la tabla 7.17-1 por el siguiente texto:

"1 No es aplicable a los contenedores cerrados que transporten sólidos de las Clases 4 y 5.1. En relación con las mercancías de las Clases 2, 3, 6.1 y 8 que se transporten en contenedores cerrados, el régimen de ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire por hora. En relación con los líquidos de las Clases 4 y 5.1 que se transporten en contenedores cerrados, el régimen de ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire por hora. A los efectos de esta prescripción, las cisternas portátiles se considerarán contenedores cerrados."

2 Se sustituye la tabla 7.17-3 actual por la siguiente:

"Tabla 7.17-3

**Aplicación de lo prescrito en la sección 7.17.3 a las distintas Clases de mercancías peligrosas,
salvo las mercancías peligrosas sólidas a granel**

Clase	Sección																							
	1.1 a 1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3 – inflamable	2.3 – no inflamable	3 PI ¹² < 23°C	3 PI ¹² ≥ 23°C a ≤ 60°C	4.1	4.2	4.3 líquidos	4.3 sólidos	5.1	5.2 ¹³	6.1 líquidos PI ¹² < 23°C	6.1 líquidos PI ¹² ≥ 23°C a ≤ 60°C	6.1 líquidos	6.1 sólidos	8 líquidos PI ¹² < 23°C	8 líquidos PI ¹² ≥ 23°C a ≤ 60°C	8 líquidos	8 sólidos	9	
7.17.3.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7.17.3.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
7.17.3.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.17.3.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.17.3.2	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	X ¹⁵	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁴	
7.17.3.3	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
7.17.3.4.1	-	-	X	-	-	X	X	-	X ⁸	X ⁸	X	X	X ⁸	-	X	X	-	X ⁸	X	X	-	-	X ⁸	
7.17.3.4.2	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁴	
7.17.3.5	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X ¹⁶	X ¹⁶	-	-	
7.17.3.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹¹	
7.17.3.7	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	
7.17.3.8	X ⁹	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹⁰	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	
7.17.3.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7.17.3.10.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7.17.3.10.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

- 8 Cuando se exigen "espacios ventilados mecánicamente" en el Código IMDG, enmendado.
- 9 Se estibarán en todos los casos a una distancia de 3 m, en sentido horizontal, de los contornos de los espacios de máquinas.
- 10 Véase el Código IMDG, enmendado.
- 11 Según proceda para las mercancías transportadas.
- 12 PI significa punto de inflamación.
- 13 En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, está prohibida la estiba de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados.
- 14 Solamente aplicable a las mercancías peligrosas que desprenden vapores inflamables enumeradas en el Código IMDG.
- 15 Solamente aplicable a las mercancías peligrosas cuyo punto de inflamación es inferior a 23°C enumeradas en el Código IMDG.
- 16 Solamente aplicable a las mercancías peligrosas que tienen un riesgo secundario de la Clase 6.1."

3 En el párrafo 7.17.1, se añade "y cantidades exceptuadas" después de "salvo cuando transporten mercancías peligrosas en cantidades limitadas", con la siguiente nota a pie de página:

"Véase el capítulo 3.5 del Código IMDG".

4 Se añade el siguiente texto al final de la primera frase del párrafo 7.17.3.6.1:

"y se seleccionará en función de los riesgos que presentan los productos químicos transportados con arreglo a la Clase y al estado físico en que se encuentren, y de las normas elaboradas por la Organización* .

* En el caso de cargas sólidas a granel, la indumentaria protectora deberá satisfacer las prescripciones sobre el equipo especificadas en las respectivas fichas del Código IMSBC para cada sustancia en particular. En el caso de mercancías en bultos, la indumentaria protectora deberá cumplir las prescripciones sobre el equipo especificadas en los procedimientos de emergencia (FEm) del suplemento del Código IMDG para cada sustancia en particular."

ANEXO 17

RESOLUCIÓN MSC.266(84)

**CÓDIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES
PARA FINES ESPECIALES, 2008**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

OBSERVANDO que los tipos especiales de buques con características de proyecto y de funcionamiento poco habituales pueden diferir de los buques mercantes clásicos regidos por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (en adelante denominado "el Convenio SOLAS 1974"),

OBSERVANDO ASIMISMO que, por la naturaleza especial de los trabajos que esos buques llevan a cabo, se transporta en ellos a personal especial cuyos miembros no son ni tripulantes ni pasajeros, tal como éstos quedan definidos en el Convenio SOLAS 1974,

RECONOCIENDO que puede ser necesario aplicar a los buques para fines especiales ciertas normas de seguridad que complementen las del Convenio SOLAS 1974,

OBSERVANDO ADEMÁS que la Asamblea en su decimotercer periodo de sesiones adoptó, mediante la resolución A.534(13), el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, y autorizó al Comité a que lo enmendara según fuera necesario,

1. ADOPTA el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008 (Código SPS 2008), cuyo texto constituye el anexo de la presente resolución, como enmienda del Código adoptado por la Asamblea mediante la resolución A.534(13);
2. DECIDE que el Código SPS 2008 sustituye al Código de Buques Especiales adoptado mediante la resolución A.534(13) para los buques para fines especiales certificados el 13 de mayo de 2008, o posteriormente;
3. INVITA a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 a que tomen las medidas oportunas para poner en vigor el Código lo antes posible;
4. PIDE a la Asamblea que sancione las medidas adoptadas por el Comité de Seguridad marítima.

ANEXO

CÓDIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES PARA FINES ESPECIALES, 2008

ÍNDICE

Capítulo 1	Generalidades
Capítulo 2	Estabilidad y compartimentado
Capítulo 3	Instalaciones de máquinas
Capítulo 4	Instalaciones eléctricas
Capítulo 5	Espacios de máquinas sin dotación permanente
Capítulo 6	Prevención de incendios
Capítulo 7	Mercancías peligrosas
Capítulo 8	Dispositivos de salvamento
Capítulo 9	Radiocomunicaciones
Capítulo 10	Seguridad de la navegación
Capítulo 11	Protección
Anexo	Modelo de Certificado de seguridad de los buques para fines especiales

PREÁMBULO

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 84º periodo de sesiones, revisó el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales adoptado mediante la resolución A.534(13) a fin de actualizarlo con las últimas enmiendas del Convenio SOLAS y para extender la aplicación voluntaria del Código revisado con objeto de incluir los buques escuela, estén o no estén regidos por las prescripciones aplicables del Convenio SOLAS.

2 El presente Código ha sido creado con el propósito de sentar una norma internacional de seguridad aplicable a los buques para fines especiales de nueva construcción, cuya aplicación facilitará la utilización de tales buques y se traducirá en un grado de seguridad para los mismos, y para el personal que llevan a bordo, equivalente al que exige el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana, 1974.

3 A los efectos del presente Código, buque para fines especiales es un buque de arqueo bruto no inferior a 500 que lleva un contingente de personal especial de más de 12 miembros, personas especialmente necesarias para la ejecución de las funciones operacionales concretas del buque y que se llevan a bordo además de las personas precisas para atender los servicios normales de navegación, máquinas y mantenimiento del buque, o contratadas para prestar servicios a las personas que se hallan a bordo.

4 Como se supone que el personal especial tendrá la debida aptitud física, un buen conocimiento de la disposición del buque y habrá recibido alguna formación en cuanto a procedimientos de seguridad y manipulación del equipo de seguridad del buque, los buques para fines especiales que lleven ese personal no necesitan ser considerados ni tratados como buques de pasaje.

5 Al elaborar las normas de seguridad que figuran en el presente Código ha sido necesario considerar:

- .1 el número de miembros que componen el personal especial; y
- .2 el proyecto y las dimensiones del buque de que se trate.

6 Si bien el Código ha sido elaborado para los buques de arqueo bruto igual o superior a 500, las Administraciones podrán igualmente considerar la aplicación de las disposiciones del mismo a buques de arqueo inferior. Con objeto de que cualquier Administración pueda, a su discreción, decidir la fecha efectiva de entrada en vigor, no se ha definido la expresión "buque nuevo".

7 A fin de facilitar la utilización de buques para fines especiales, en el presente Código se dispone que a todo buque para fines especiales se le expedirá un certificado llamado Certificado de seguridad de los buques para fines especiales. Cuando un buque para fines especiales esté dedicado a viajes internacionales, tal como se definen éstos en el Convenio SOLAS, tendrá que llevar a bordo, además, los certificados de seguridad del Convenio SOLAS:

- .1 para buque de pasaje, junto con un Certificado de exención del Convenio SOLAS;
o
- .2 para buque de carga, junto con un Certificado de exención del Convenio SOLAS, cuando sea necesario,

según proceda a juicio de la Administración.

8 Reconociendo que el Código puede aplicarse fácilmente a algunos buques que llevan personal especial a bordo y a los que el Convenio SOLAS no es aplicable, el Comité de Seguridad Marítima invita a las Administraciones a que apliquen las normas del Código a dichos buques en la medida en que se considere razonable y posible.

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

1.1 El objeto del presente Código es recomendar criterios de proyecto, normas de construcción y otras medidas de seguridad aplicables a los buques para fines especiales.

1.2 Ámbito de aplicación

1.2.1 A reserva de lo dispuesto en 8.3, el Código se aplicará a todo buque para fines especiales cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 500 certificado el 13 de mayo de 2008 o posteriormente. La Administración podrá asimismo aplicar las presentes disposiciones, dentro de lo razonable y posible, a los buques para fines especiales de arqueo bruto inferior a 500 y a los buques para fines especiales construidos antes del 13 de mayo de 2008.

1.2.2 El Código no se aplica a los buques que cumplen lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Código MODU).

1.2.3 El Código no está destinado a los buques utilizados para transportar y alojar al personal industrial que no trabaja a bordo.

1.3 Definiciones

1.3.1 A los efectos del presente Código, regirán las definiciones que se dan a continuación. Para las expresiones utilizadas pero no definidas en el presente Código, regirán las definiciones que figuran en el Convenio SOLAS.

1.3.2 "Manga (B)": la anchura máxima del buque medida en la sección media de éste, hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco en los buques con forro de otros materiales. La manga (B) se medirá en metros.

1.3.3 "Tripulación": todas las personas que se llevan a bordo para atender a los servicios de navegación y a los de mantenimiento del buque y de sus máquinas, sistemas e instalaciones esenciales a efectos de propulsión y de navegación segura, o para prestar servicios a otras personas de a bordo.

1.3.4 "Código IMDG": el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC.122(75), en su forma enmendada.

1.3.5 "Eslora (L)": el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.

1.3.6 "Código IDS": el Código internacional de dispositivos de salvamento, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC.48(66), en su forma enmendada.

1.3.7 "Organización": la Organización Marítima Internacional.

1.3.8 "Pasajero": toda persona que no sea:

- .1 el capitán, un tripulante u otra persona empleada u ocupada a bordo en cualquier cometido relacionado con las actividades del buque; y
- .2 un niño de menos de un año.

1.3.9 "Permeabilidad": referente a un espacio, la relación existente entre el volumen que, dentro de ese espacio, se supone ocupado por agua y su volumen total.

1.3.10 "Convenio SOLAS": el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.

1.3.11 "Personal especial": todas las personas que, no siendo pasajeros, tripulantes, ni niños de menos de un año, van a bordo por estar relacionadas con las funciones especiales propias del buque o con la realización de alguna tarea especial que se esté llevando a cabo a bordo del

mismo. Cuando en el presente Código aparezca como parámetro el número de miembros que componen el personal especial, se entenderá incluido en dicho número a los pasajeros llevados a bordo, los cuales no podrán ser más de 12.

Se supone que el personal especial tendrá la debida aptitud física y un buen conocimiento de la disposición del buque y habrá recibido alguna formación en cuanto a procedimientos de seguridad y manipulación del equipo de seguridad del buque antes de salir del puerto. El personal especial podrá estar formado por:

- .1 científicos, técnicos y expedicionarios en buques dedicados a investigaciones, expediciones no comerciales y levantamientos;
- .2 personas que participan en formación teórica y práctica en temas marítimos para desarrollar buenas prácticas marineras adecuadas para una carrera profesional en la mar. Dicha formación será acorde con el programa de formación aprobado por la Administración;
- .3 personas que procesan la captura en buques factoría para pescado, ballenas u otros recursos vivos del mar pero que no están dedicados a la captura en sí;
- .4 personal de salvamento en buques de salvamento, personal dedicado al tendido de cables en buques cableros, sismólogos en buques dedicados a la topografía sísmica, buceadores en buques de apoyo para inmersiones, personal dedicado al tendido de tuberías en buques de tendido de tuberías y gruistas en grúas flotantes; y
- .5 otras personas que desempeñan tareas similares a las mencionadas en los apartados .1 a .4 y que, a juicio de la Administración, pueden pertenecer a estos grupos.

1.3.12 "Buque para fines especiales"¹: Buques de propulsión mecánica autónoma que, dadas las funciones a que está destinado, lleva a bordo un contingente de personal especial de más de 12 miembros²

1.3.13 "Programa de formación": curso definido de instrucción teórica y experiencia práctica en todos los aspectos de las operaciones del buque, similar a la formación de seguridad básica que ofrecen las instituciones marítimas del país de la Administración.

1.4 Exenciones

Todo buque que no estando normalmente dedicado a fines especiales haya de emprender excepcionalmente un viaje aislado como buque para fines especiales podrá ser eximido por la Administración del cumplimiento de las disposiciones del presente Código, a condición de que

¹ Algunos buques escuela de vela podrían ser clasificados por sus Administraciones como buques "no propulsados por medios mecánicos" si cuentan con propulsión mecánica para fines auxiliares y de emergencia.

² Cuando el buque lleva más de 12 pasajeros, según se definen en el Convenio SOLAS, no podrá considerarse como buque para fines especiales al tratarse de un buque de pasaje en virtud de lo definido en el Convenio SOLAS.

cumpla con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración sean adecuadas para el viaje que haya de emprender.

1.5 **Equivalencias**

1.5.1 Cuando el Código establece la instalación o el emplazamiento en una unidad de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de cierto tipo de éstos, o bien la adopción de alguna disposición particular o de un procedimiento o medida cualesquiera, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de otro tipo de éstos, o la adopción de una disposición o de un procedimiento o medida distintos en dicha unidad si, después de haber realizado pruebas o utilizado otro método conveniente, estima que los mencionados accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o tipos de éstos, o la disposición, el procedimiento o la medida de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los estipulados en el Código.

1.5.2 Cuando la Administración autorice la sustitución de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de un tipo de éstos, o de una disposición, un procedimiento, una medida, o un proyecto o una aplicación de carácter innovador, comunicará a la Organización los pormenores correspondientes, junto con un informe sobre las pruebas presentadas, de modo que la Organización pueda transmitir estos datos a otros Gobiernos para conocimiento de sus funcionarios.

1.6 **Reconocimientos**

Todo buque para fines especiales debería ser sometido a los reconocimientos estipulados en el Convenio SOLAS para los buques de carga que no sean buques tanque. Dichos reconocimientos permitirán verificar que el buque satisface las disposiciones del Código.

1.7 **Certificación**

1.7.1 La Administración o cualquier persona u organización debidamente autorizadas por ésta podrán, previo reconocimiento efectuado de conformidad con lo dispuesto en la sección 1.6, expedir un certificado. En todo caso, la Administración será plenamente responsable del certificado.

1.7.2 El certificado debería ser extendido en el idioma oficial del país que lo expida y su forma se ajustará al modelo que se da en el anexo del Código. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto debería ir acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

1.7.3 La duración y la validez del certificado deberían ajustarse a las correspondientes disposiciones para los buques de carga del Convenio SOLAS.

1.7.4 Si a un buque para fines especiales cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 se le expide un certificado, en éste se debería hacer constar en qué medida se aceptaron concesiones de conformidad con la sección 1.2.

CAPÍTULO 2

ESTABILIDAD Y COMPARTIMENTADO

2.1 La estabilidad sin avería de los buques para fines especiales debería cumplir las disposiciones de la sección 2.5 de la parte B del Código de Estabilidad sin Avería de 2007.

2.2 El compartimentado y la estabilidad con avería de los buques para fines especiales deberían ajustarse, por lo general, a lo dispuesto en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS cuando el buque se considere de pasaje y los miembros del personal especial se consideren pasajeros, con un valor de R calculado de conformidad con lo estipulado en la regla II-1/6.2.3 de dicho Convenio, tal como se indica a continuación:

- .1 en los buques autorizados para llevar 240 personas o más, el valor de R asignado es R;
- .2 en los buques autorizados para llevar como máximo 60 personas, el valor de R asignado es $0,8R$; y
- .3 cuando el número de personas sea superior a 60 (pero inferior a 240), el valor de R debería determinarse mediante interpolación lineal de los valores de R indicados en los apartados .1 y.2.

2.3 En el caso de los buques para fines especiales a los cuales se aplica el párrafo 2.2.1, se deberían aplicar las prescripciones de las reglas II-1/8 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y de las partes B-2, B-3 y B-4 del capítulo II-1 de dicho Convenio como si el buque fuera de pasaje y los miembros del personal especial fueran pasajeros. Sin embargo, no son aplicables las reglas II-1/14 y II-1/18 de dicho Convenio.

2.4 En los buques para fines especiales a los cuales se aplican los párrafos 2.2.2 ó 2.2.3, a excepción de los regidos por lo establecido en 2.5, se deberían aplicar las disposiciones de las partes B-2, B-3 y B-4 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS como si el buque fuera de carga y los miembros del personal especial fueran tripulantes. Sin embargo, no es necesario aplicar las reglas II-1/8 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y no son aplicables las reglas II-1/14 y II-1/18 de dicho Convenio.

2.5 Todos los buques para fines especiales deberían cumplir lo dispuesto en las reglas II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20, II-1/21 y II-1/35-1 del Convenio SOLAS como si el buque fuera de pasaje.

CAPÍTULO 3

INSTALACIONES DE MÁQUINAS

3.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 3.2, se deberían cumplir las prescripciones de la parte C del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

3.2 **Aparato de gobierno**

Todas las instalaciones se deberían ajustar a lo dispuesto en la regla 29 de la parte C del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, con la salvedad de que las instalaciones de los buques para fines especiales que no lleven más de 240 personas a bordo deberían ajustarse, cuando proceda, a lo dispuesto en la regla 29.6.1.2, y las de los buques para fines especiales que lleven más de 240 personas a bordo, cuando proceda, a lo dispuesto en la regla 29.6.1.1.

CAPÍTULO 4

INSTALACIONES ELÉCTRICAS

4.1 A reserva de lo dispuesto en las secciones 4.2 y 4.3, se deberían cumplir las prescripciones de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

4.2 **Fuente de energía eléctrica de emergencia**

4.2.1 Las instalaciones de los buques para fines especiales que no lleven más de 60 personas a bordo deberían ajustarse a lo dispuesto en la regla 43 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS y, además, los buques para fines especiales cuya eslora sea superior a 50 m deberían cumplir las prescripciones de la regla 42.2.6.1 de dicha parte.

4.2.2 Las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven más de 60 personas a bordo deberían ajustarse a lo dispuesto en la regla 42 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

4.3 **Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo**

4.3.1 Todas las instalaciones se deberían ajustar a lo dispuesto en las reglas 45.1 a 45.10 inclusive de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

4.3.2 Las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven más de 60 personas a bordo deberían ajustarse además a lo dispuesto en la regla 45.11 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

CAPÍTULO 5

ESPACIOS DE MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE

5.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 5.2, se deberían cumplir las prescripciones de la parte E del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, aparte de la regla 46.

5.2 Buques para fines especiales que lleven 240 personas a bordo

La Administración debería considerar especialmente si los buques para fines especiales que lleven más de 240 personas a bordo pueden o no tener espacios de máquinas sin dotación permanente y, en caso de que puedan, si son necesarias otras prescripciones además de las que se estipulan en el presente capítulo para lograr una seguridad equivalente a la de los espacios de máquinas que normalmente tengan dotación.

CAPÍTULO 6

PREVENCIÓN DE INCENDIOS

6.1 En los buques que lleven más de 240 personas a bordo se deberían aplicar las prescripciones relativas a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros establecidas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

6.2 En los buques que lleven más de 60 personas (pero como máximo 240) a bordo, deberían aplicarse las prescripciones relativas a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros establecidas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

6.3 En los buques que no lleven más de 60 personas a bordo deberían aplicarse las prescripciones relativas a los buques de carga establecidas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

CAPÍTULO 7

MERCANCÍAS PELIGROSAS

7.1 Los buques para fines especiales transportan a veces una gran variedad de mercancías peligrosas, clasificadas con arreglo al Código IMDG, que se destinan a fines científicos, levantamientos hidrográficos u otras actividades. Se trata de mercancías peligrosas que suelen llevarse en los pañoles del buque y se utilizan a bordo y, por tanto, no se someten a las disposiciones del Código IMDG. No obstante, las mercancías peligrosas que se transportan en el buque para su expedición como carga y que no se utilizan a bordo están claramente sometidas a dichas disposiciones.

7.2 Independientemente del hecho de que no se aplica a las mercancías peligrosas que se llevan en los pañoles del buque y se utilizan a bordo, el Código IMDG contiene disposiciones relativas a su estiba, manipulación y transporte en condiciones de seguridad a bordo de buques para fines especiales. El Código IMDG también incluye prescripciones para el equipo eléctrico, el cableado, el equipo contra incendios, la ventilación, así como disposiciones

sobre la prohibición de fumar y normas relativas a todo el equipo especial. Algunas de las disposiciones son de carácter general y se aplican a todas las clases de mercancías peligrosas, mientras que otras son de aplicación específica, por ejemplo, los explosivos de la Clase 1.

7.3 Por lo tanto, es importante tener en cuenta las disposiciones pertinentes del Código IMDG cuando se proyecte transportar mercancías peligrosas, de modo que puedan aplicarse las que correspondan a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones adecuadas sobre construcción, carga, estiba, segregación y transporte.

7.4 Si bien el Código IMDG no se aplica a los pañoles del buque, el capitán y las personas a bordo que sean responsables de la utilización de los pañoles deberían conocer las disposiciones del Código IMDG y aplicarlas conforme a la mejor práctica posible.

7.5 Las cuestiones relacionadas con la estiba, la protección personal y los procedimientos de emergencia cuando se utilizan mercancías peligrosas, así como la estiba ulterior de las mercancías peligrosas abiertas, deberían abordarse mediante una evaluación formal de la seguridad. A efectos de dicha evaluación, deberían consultarse, además del Código IMDG, a los proveedores y las fichas de datos de seguridad para mercancías peligrosas.

7.6 Las disposiciones del Código IMDG se aplican a los embalajes/envases sin abrir e intactos, y la retirada de sustancias o artículos explosivos de un bulto completo podría invalidar su clasificación en virtud del Código IMDG. Este aspecto debería tenerse en cuenta cuando se lleve a cabo la evaluación formal de la seguridad para garantizar un nivel equivalente de seguridad cuando existan restos de mercancías peligrosas después de su utilización.

CAPÍTULO 8

DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

8.1 Se deberían aplicar las prescripciones del capítulo III del Convenio SOLAS teniendo en cuenta las especificaciones que figuran a continuación.

8.2 Todo buque para fines especiales que lleve más de 60 personas a bordo debería cumplir las prescripciones del capítulo III del Convenio SOLAS aplicables a los buques de pasaje dedicados a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos.

8.3 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 8.2, los buques que lleven más de 60 personas a bordo, en vez de cumplir lo prescrito en la regla 21.1.1 del capítulo III del Convenio SOLAS, podrán cumplir las prescripciones de la regla 21.1.5 del capítulo III del Convenio SOLAS, incluida la disposición relativa a la obligación de llevar al menos dos botes de rescate de acuerdo con lo prescrito en la regla 21.2.1 del capítulo III.

8.4 Todo buque para fines especiales que no lleve más de 60 personas a bordo debería cumplir las prescripciones del capítulo III del Convenio SOLAS aplicables a los buques de carga que no sean buques tanque. No obstante, esos buques podrán llevar dispositivos de salvamento acordes con lo estipulado en el párrafo 8.2 si cumplen las prescripciones de compartimentado aplicables a los buques que lleven más de 60 personas.

8.5 Las reglas 2, 19.2.3, 21.1.2, 21.1.3, 31.1.6 y 31.1.7 del capítulo III del Convenio SOLAS y las prescripciones de los párrafos 4.8 y 4.9 del Código IDS no son aplicables a los buques para fines especiales.

8.6 A los efectos del presente Código, se entenderá que cada vez que en el capítulo III del Convenio SOLAS se dice "pasajero" quiere decirse "miembro del personal especial".

CAPÍTULO 9

RADIOCOMUNICACIONES

Sin perjuicio del derecho de la Administración a establecer prescripciones más rigurosas que las estipuladas en el presente Código, los buques para fines especiales deberían cumplir las prescripciones del capítulo IV del Convenio SOLAS aplicables a los buques de carga.

CAPÍTULO 10

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Todos los buques para fines especiales deberían cumplir las prescripciones del capítulo V del Convenio SOLAS.

CAPÍTULO 11

PROTECCIÓN

Todos los buques para fines especiales deberían cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS.

ANEXO

**MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD
PARA BUQUES PARA FINES ESPECIALES**

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES PARA FINES ESPECIALES

El presente Certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo (Modelo SPS)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del

**CÓDIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES
PARA FINES ESPECIALES 2008**
adoptado mediante la resolución MSC.266

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque*

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Zonas marítimas en las que el buque está
autorizado a operar (regla IV/2 del Convenio SOLAS).....

Número IMO.....

Fin especial del buque.....

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en
una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o
modificación de carácter importante.....

* *Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.*

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la sección 1.6 del Código.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 que el buque cumple las prescripciones del Código en lo que respecta a:
 - .1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión; y
 - .2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;
 - 2.2 que el buque cumple las prescripciones del Código en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;
 - 2.3 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate, de conformidad con las prescripciones del Código;
 - 2.4 que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las disposiciones del Código;
 - 2.5 que el buque cumple las disposiciones del Código en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;
 - 2.6 que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las disposiciones del Código;
 - 2.7 que el buque cumple las disposiciones del Código en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;
 - 2.8 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las disposiciones del Código y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;
 - 2.9 que en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las disposiciones pertinentes del Código.
- 3 Que se ha/no se ha* expedido un Certificado de exención.

* *Táchese según proceda.*

- 4 Que el buque ha sido/no ha sido provisto de certificados expedidos en virtud del Convenio SOLAS, enmendado.

El presente certificado es válido hasta

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado (dd/mm/aaaa)

Expedido en
(Lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario autorizado
para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

**REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS ANUALES RELATIVOS AL CASCO,
LAS MÁQUINAS Y EL EQUIPO MENCIONADOS EN LA
SECCIÓN 2.1 DEL PRESENTE CERTIFICADO**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la sección 1.6 del Código se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes de dicho Código.

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

**REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES Y PERIÓDICOS RELATIVOS A
LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y OTRO EQUIPO MENCIONADOS EN
LAS SECCIONES 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8, Y 2.9 DEL PRESENTE CERTIFICADO**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la sección 1.6 del Código se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes de dicho Código.

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico * : Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico * : Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

* *Táchese según proceda.*

**REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS PERIÓDICOS RELATIVOS A
LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS MENCIONADAS EN
LA SECCIÓN 2.5 DEL PRESENTE CERTIFICADO**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la sección 1.6 del Código se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes de dicho Código.

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

REFRENDO PARA LA PRÓRROGA DEL CERTIFICADO

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Código y, de conformidad con el párrafo 1.7.3, el presente certificado debería ser aceptado como válido hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

APÉNDICE

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LOS
 BUQUES PARA FINES ESPECIALES (MODELO SPS)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad
 de los buques para fines especiales

**INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR LO ESTABLECIDO EN
 EL CÓDIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES PARA FINES
 ESPECIALES**

1 Datos relativos al buque

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos

Número de personas (incluidos pasajeros) que el buque está autorizado
 a llevar a bordo

Número mínimo de personas con la competencia necesaria
 para manejar las instalaciones radioeléctricas

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....
		A babor	A estribor
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla III/31 y sección 4.6 del Código IDS)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS)	.....	.....
2.5	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.5.1	Número	.....	.....
2.5.2	Tipo		

3	Número de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que acaba de indicarse)	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....
4	Número de botes de rescate	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que acaba de indicarse	.....
5	Balsas salvavidas	.....
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6	Aparatos flotantes	.....
6.1	Número de aparatos	.....
6.2	Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	.....
7	Número de aros salvavidas	.....
8	Número de chalecos salvavidas	.....
9	Trajes de inmersión	.....
9.1	Número total	.....
9.2	Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
10	Número de ayudas térmicas *	.....
11	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....
11.1	Número de respondedores de radar	.....
11.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....

* Excluidas las prescritas en los párrafos 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 y 5.1.2.2.13 del Código IDS.

3 Pormenores de las instalaciones radioeléctricas

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha de LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Radiotelegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de Inmarsat
2 Medios secundarios para emitir el alerta
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima
3.1 Receptor NAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas
4 RLS satelitaria
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 Inmarsat
5 RLS de ondas métricas
6 Respondedor de radar del buque

4 Métodos utilizados para el mantenimiento de las instalaciones radioeléctricas (reglas IV/15.6 y 15.7 del Convenio SOLAS)

- 4.1 Duplicación del equipo
- 4.2 Mantenimiento en tierra
- 4.3 Capacidad de mantenimiento en la mar

5 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

Elemento	
1.1	Compás magnético magistral*
1.2	Compás magnético de respeto*
1.3	Girocompás*
1.4	Repetidor del rumbo indicado por el girocompás*
1.5	Repetidor de las marcaciones indicadas por el girocompás*
1.6	Sistema de control del rumbo o de la derrota*
1.7	Taxímetro o dispositivo de marcación de compás*
1.8	Medios para corregir el rumbo y la demora
1.9	Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)*
2.1	Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**
2.2	Medios auxiliares para los SIVCE
2.3	Publicaciones náuticas
2.4	Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas
3.1	Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrena*,**
3.2	Radar de 9 GHz*
3.3	Segundo radar (3 GHz/9 GHz)**)*
3.4	Ayuda de punteo radar automática (APRA)*
3.5	Ayuda de seguimiento automática*
3.6	Segunda ayuda de seguimiento automática*
3.7	Ayuda de punteo electrónica*
4	Sistema de identificación automática (SIA)
5.1	Registrador de datos de la travesía (RDT)**
5.2	Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)**
6.1	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)*
6.2	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección de proa y de través)*
6.3	Ecosonda*
7.1	Indicadores de la posición del timón, del sentido de giro, empuje y paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento*
7.2	Indicador de la velocidad de giro*
8	Sistema de recepción de señales acústicas*
9	Teléfono para comunicar con el puesto de gobierno de emergencia*
10	Lámpara de señales diurnas*
11	Reflector de radar*
12	Código Internacional de Señales
13	Manual IAMSAR, volumen III

* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios para cumplir esta prescripción. En caso de que se utilicen otros medios, éstos se especificarán.

** Táchese según proceda.

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en
(lugar de expedición del inventario))

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario debidamente autorizado
para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

ANEXO 18**PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL
DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (IDS)****CAPÍTULO IV
EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA****4.4 Prescripciones generales aplicables a los botes salvavidas**

1 En el apartado .1 del párrafo 4.4.2.2, a continuación de la expresión "75 kg" se añaden las palabras "(para un bote salvavidas destinado a un buque de pasaje) o de 82,5 kg. (para un bote salvavidas destinado a un buque de carga)".

2 El párrafo 4.4.9.1 existente se sustituye por el siguiente:

"4.4.9.1 El número de personas para el que el bote salvavidas haya sido aprobado, para los buques de pasaje y/o para los buques de carga, según proceda, se marcará visiblemente en el mismo con caracteres claros e indelebles."

4.7 Botes salvavidas de caída libre

3 El párrafo 4.7.2 existente se sustituye por el siguiente:

"4.7.2 Capacidad de transporte de un bote salvavidas de caída libre

4.7.2.1 La capacidad de transporte de un bote salvavidas de caída libre es el número de personas de una masa media de 82,5 kg que pueden ir sentadas sin obstaculizar los medios de propulsión o el funcionamiento del equipo del bote salvavidas. La superficie del asiento será lisa y anatómica y estará provista de un almohadillado de 10 mm de grosor como mínimo en todos los puntos de contacto a fin de proporcionar apoyo a la espalda y la pelvis y apoyo lateral flexible para la cabeza. Los asientos no serán plegables, estarán permanentemente sujetos al bote salvavidas y dispuestos de manera que cualquier deformación del casco o el toldo durante la puesta a flote no cause lesiones a los ocupantes. La ubicación y estructura del asiento serán tales que no exista la posibilidad de lesiones durante la puesta a flote si el asiento es más estrecho que los hombros del ocupante. El paso situado entre los asientos tendrá una anchura de 480 mm como mínimo desde la cubierta hasta la parte superior de los asientos, estará libre de obstáculos y dotado de una superficie antideslizante con puntos de apoyo adecuados para los pies a fin de permitir el embarco en condiciones de seguridad en la posición de listo para la puesta a flote. Cada asiento contará con un cinturón de seguridad adecuado que pueda soltarse rápidamente al aplicar cierta presión y que sujete el cuerpo del ocupante durante la puesta a flote.

4.7.2.2 El ángulo que forman el asiento y el respaldo será de 90° como mínimo. La anchura del asiento será de 480 mm como mínimo. Frente al respaldo habrá una distancia libre (longitud entre la nalga y la rodilla) de 650 mm como mínimo medida a un ángulo de 90° en relación con el respaldo. La altura del respaldo será de 1 075 mm como mínimo a partir del asiento. El asiento permitirá acomodar una altura de hombros, medida a lo largo del respaldo, de 760 mm como mínimo. El reposapiés estará orientado a un ángulo que no sea menor que la mitad del ángulo del asiento y tendrá una longitud de 330 mm como mínimo (véase la figura 2).

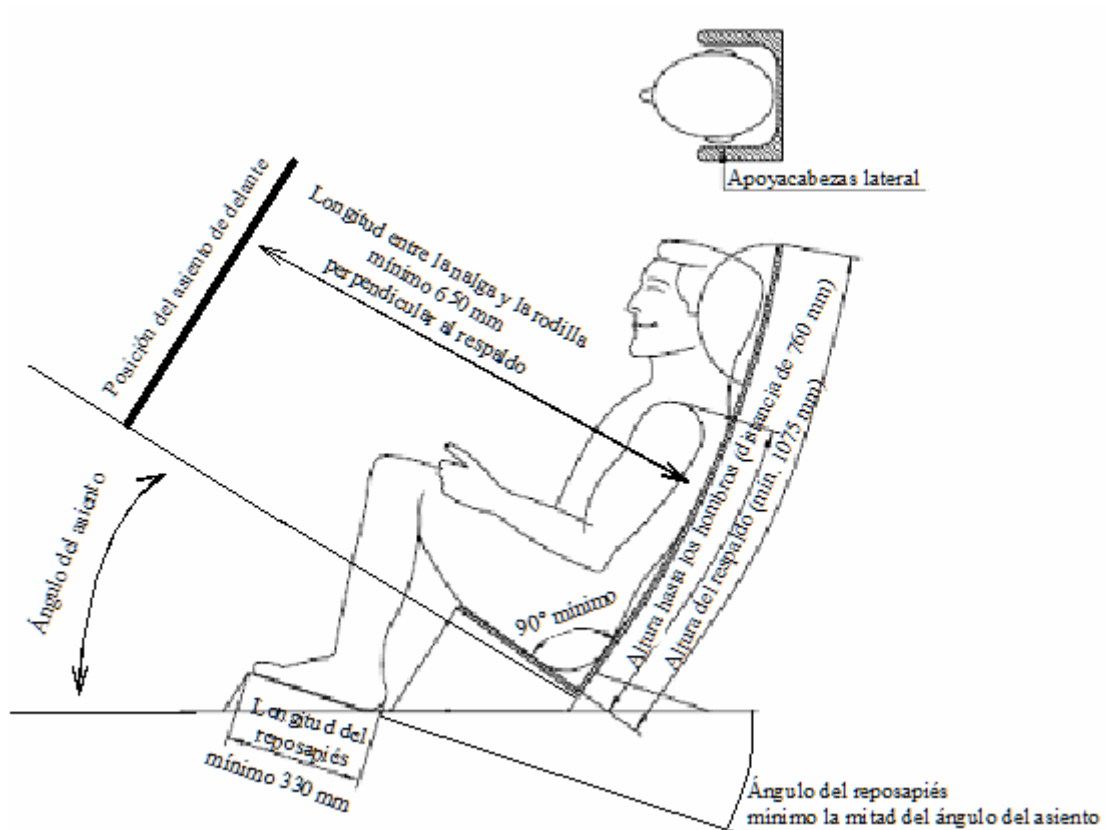


Figura 2''

CAPÍTULO V BOTES DE RESCATE

5.1 Botes de rescate

4 En la primera frase del párrafo 5.1.1.1, a continuación de la referencia a "4.4.9", se añaden las palabras ", con la salvedad de que, para todos los botes de rescate, se aplicará una masa media de 82,5 kg al párrafo 4.4.2.2.1".

5 En la segunda frase del párrafo 5.1.3.5, la expresión "75 kg" se sustituye por la expresión "82,5 kg".

ANEXO 19**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE
LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO
(RESOLUCIÓN MSC.81(70))**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.689(17), Pruebas de los dispositivos de salvamento, mediante la cual la Asamblea adoptó en su decimoséptimo periodo de sesiones recomendaciones para las prescripciones relativas a las pruebas de los dispositivos de salvamento,

RECORDANDO ADEMÁS que la Asamblea, al adoptar la resolución A.689(17), autorizó al Comité a que mantuviera sometida a revisión la recomendación sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento y a que adoptase, cuando juzgara apropiado, enmiendas a la misma,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.81(70), mediante la cual adoptó en su 70º periodo de sesiones periodo de sesiones la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, reconociendo la necesidad de introducir disposiciones más precisas para las pruebas de los dispositivos de salvamento basadas en las prescripciones del Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS),

DESEANDO abordar la cuestión del aumento de la talla de los marinos mediante el incremento del peso supuesto de las personas en los botes salvavidas y en los bote de rescate, así como la cuestión de las posibles lesiones por la deformación del casco o el toldo de los botes salvavidas de caída libre durante la puesta a flote,

HABIENDO EXAMINADO en su [...] periodo de sesiones enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento propuestas por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque en su 51º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos que apliquen las enmiendas adjuntas al efectuar las pruebas de los dispositivos de salvamento.

ANEXO

ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))

PARTE 1

PRUEBAS DE PROTOTIPO DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

6.1 Definiciones y condiciones generales

- 1 El párrafo 6.1.1 existente se sustituye por el siguiente:

"6.1.1 A menos que se disponga de otro modo, se considerará que la masa de una persona media en el presente contexto es de 75 kg para un bote salvavidas destinado a un buque de pasaje, o de 82,5 kg para un bote salvavidas destinado a un buque de carga."

6.3 Prueba de sobrecarga del bote salvavidas

- 2 En la primera frase del párrafo 6.3.2, a continuación de la palabra "personas" se añade la expresión "para el tipo de buque para el que".

- 3 El párrafo 6.3.9 se sustituye por el siguiente:

"6.3.9 Se considerará que se ha superado esta prueba si el bote supera la prueba operacional de forma satisfactoria a juicio de la Administración, no se han sufrido daños importantes que afecten al funcionamiento eficaz del bote salvavidas y cualesquiera deformaciones del casco o del toldo medidas durante la prueba no causarían lesiones a los ocupantes del bote salvavidas".

6.7 Prueba de capacidad del espacio de asientos del bote salvavidas

- 4 En la segunda frase del párrafo 6.5.1, a continuación de la expresión "75 kg" se añade la expresión "para un bote salvavidas destinado a un buque de pasaje, o de 82,5 kg para un bote salvavidas destinado a un buque de carga".

7.1 Botes de rescate rígidos

- 5 En la segunda oración del párrafo 7.1.3, la expresión "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".

- 6 En la primera oración del párrafo 7.1.4, a continuación de la palabra "personas" se añade la expresión ", cada una con un peso de 82,5 kg".

7.2 Botes de rescate inflados

- 7 En el apartado .3 del párrafo 7.2.4, la expresión "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".

8 En la primera frase del párrafo 7.2.11 a continuación de la palabra "personas", se añade la expresión ", con un peso de 82,5 kg cada una".

PARTE 2

PRUEBAS DURANTE LA FABRICACIÓN Y LA INSTALACIÓN

5.2 Prueba de las balsas salvavidas de pescante y de los botes de rescate inflados

9 En el subpárrafo .4 del párrafo 5.2, a continuación de la expresión "75 kg por persona", se añade la expresión "para las balsas salvavidas y 82,5 kg por persona para los botes de rescate".

6.1 Dispositivos de puesta a flote mediante tiras y chigres

10 En la primera frase del párrafo 6.1.2, a continuación de la expresión "75 kg" se añade la expresión "o 82,5 kg, según corresponda".

11 En la primera frase del párrafo 6.1.5, a continuación de la expresión "75 kg" se añade la expresión "o 82,5 kg, según corresponda".

ANEXO 20**PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL
DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS)****1 GENERALIDADES****Sección 1.1 Definiciones**

- 1 En el párrafo 1.1.10, se sustituyen las palabras "e incluye" por la palabra "o".

Sección 1.2 Objetivos

- 2 El párrafo 1.2.2.2 existente se sustituye por el siguiente:

"2 evaluar todos los riesgos señalados para sus buques, personal y el medio ambiente y tomar las oportunas precauciones; y"

5 RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL CAPITÁN

- 3 En el comienzo del párrafo 5.1.5 se añade la palabra "periódicamente" a continuación de la palabra "implantar".

7 ELABORACIÓN DE PLANES PARA LAS OPERACIONES DE A BORDO

- 4 La sección 7 existente se sustituye por la siguiente:

"7 OPERACIONES DE A BORDO

La compañía adoptará procedimientos, planes e instrucciones, así como las listas de comprobaciones que proceda, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del personal y del buque y la protección del medio ambiente. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente."

8 PREPARACIÓN PARA EMERGENCIAS

- 5 El párrafo 8.1 existente se sustituye por el siguiente:

"8.1 La compañía determinará las posibles situaciones de emergencia a bordo y establecerá procedimientos para hacerles frente."

**9 INFORMES Y ANÁLISIS DE LOS CASOS DE INCUMPLIMIENTO,
ACCIDENTES Y ACAECIMIENTOS POTENCIALMENTE PELIGROSOS**

- 6 El párrafo 9.2 existente se sustituye por el siguiente:

"9.2 La compañía establecerá los procedimientos necesarios para aplicar las correspondientes medidas correctivas, incluidas las medidas destinadas a evitar que vuelvan a ocurrir los problemas."

10 MANTENIMIENTO DEL BUQUE Y EL EQUIPO

7 En el párrafo 10.3 se suprimen las palabras "adoptará en el SGS procedimientos adecuados para "y se sustituye la palabra "averiguar" por la palabra "averiguará".

12 VERIFICACIÓN POR LA COMPAÑÍA, EXAMEN Y EVALUACIÓN

8 En el párrafo 12.1 se insertan las palabras "[a bordo y en tierra por lo menos una vez al año]" a continuación de las palabras "auditorías internas".

9 En el párrafo 12.2 se sustituyen las palabras "eficacia del SGS, y, en caso necesario, la revisará" por "efectividad del SGS".

13 CERTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN PERIÓDICA

10 Se añaden los siguientes nuevos párrafos 13.12, 13.13 y 13.14 a continuación del párrafo 13.11 existente:

"13.12 Cuando la verificación de renovación se termine después de la fecha de expiración del certificado de gestión de la seguridad existente, el nuevo certificado de gestión de la seguridad será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado de gestión de la seguridad existente.

13.13 Si se ha efectuado una verificación de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado de gestión de la seguridad antes de la fecha de expiración del certificado existente, la Administración o la organización reconocida por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

13.14 Si en la fecha de expiración del certificado de gestión de la seguridad un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del certificado de gestión de la seguridad, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado de gestión de la seguridad por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de verificación, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado de gestión de la seguridad. Cuando haya finalizado la verificación de renovación, el nuevo certificado de gestión de la seguridad será válido por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado de gestión de la seguridad existente antes de que se concediera la prórroga."

14 CERTIFICACIÓN PROVISIONAL

11 En el párrafo 14.4.3 se inserta la palabra "interna" a continuación de la palabra "auditoría".

APÉNDICE

Modelos del documento de cumplimiento, el certificado de gestión de la seguridad, el documento provisional de cumplimiento y el certificado provisional de gestión de la seguridad

CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

12 Se añade el nuevo modelo siguiente a continuación del modelo existente de "REFRENDO DE VERIFICACIÓN INTERMEDIA Y DE VERIFICACIÓN ADICIONAL (CUANDO SE EXIJA)":

"Certificado N°

REFRENDO CUANDO SE HAYA LLEVADO A CABO LA VERIFICACIÓN DE RENOVACIÓN Y SEA APLICABLE LA PARTE B 13.13 DEL CÓDIGO IGS

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte B del Código IGS y, de conformidad con lo prescrito en la parte B 13.13 del Código IGS, el presente certificado se aceptará como válido hasta el

Firmado

(Firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE EFECTUARSE LA VERIFICACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA PARTE B 13.12 DEL CÓDIGO IGS, O POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA PARTE B 13.14 DEL CÓDIGO IGS

De conformidad con lo prescrito en la parte B 13.12 o en la parte B 13.14 del Código IGS, el presente certificado se aceptará como válido hasta el

Firmado

(Firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)"

ANEXO 21

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	<p>Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.2 y 1.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2 y 1.3.3</i> <i>Resultados previstos: 7.2.2.1 y 1.3.3.1</i></p>	Indefinido	BLG 10/19, sección 3 BLG 11/16, sección 3
2	<p>Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)</p> <p><i>Principios estratégicos: 12</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i></p>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 80/24, párrafo 21.6; BLG 12/17, sección 9
3	<p>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</p> <p><i>Principios estratégicos: 1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i></p>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; BLG 12/17, sección 10
A.1	<p>Aspectos de seguridad y medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque contempladas en la regla 19 del Anexo I del Convenio MARPOL</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2</i> <i>Resultados previstos: 7.2.2.1</i></p>		BLG 3/18, párrafo 15.7
	.1 evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiere (según sea necesario)	Indefinido	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 13.

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.2	<p>Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas (en colaboración con los subcomités FP y DE)</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.1</i></p>	2009	MSC 78/26, párrafo 24.11; BLG 12/17, sección 7
A.3	<p>Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.1.2</i> <i>Resultados previstos: 7.1.2.2 a .5</i></p>	2010	MEPC 52/24, párrafo 2.21.6; BLG 12/17, sección 5
A.4	<p>Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2</i> <i>Resultados previstos: 7.2.2.1</i></p>	2009	MEPC 55/23, párrafos 19.4 y 19.5; BLG 12/17, sección 4
A.5	<p>Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques</p> <p><i>Principios estratégicos: 7.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.1.1</i> <i>Resultados previstos: –</i></p>	2010	MEPC 56/23 párrafo 19.12; BLG 12/17, sección 11
A.6	<p>Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas indicadas en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.1</i></p>	2009	BLG 11/16, párrafo 14.14; MSC 83/28, párrafo 25.8; BLG 12/17, sección 12

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.7	<p>Revisión del Código CIG (en colaboración con los subcomités FP, DE, SLF y STW, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.7; BLG 12/17, sección 13
A.8	<p>Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	2011	MSC 83/28, párrafo 25.6
A.9	<p>Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NOx <i>Principios estratégicos:</i> 7.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 7.3.1.1</p>	2010	BLG 12/17, párrafo 6.88.9
A.10	<p>Enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en buques en la zona del Antártico <i>Principios estratégicos:</i> 7.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.2.2 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	2010	BLG 12/17, párrafo 16.12

Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas <i>Principios estratégicos: 1.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.3.5</i> <i>Resultados previstos: 1.3.5.1</i>	Indefinido	MSC 63/23, párrafo 10.6;
2	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias <i>Principios estratégicos: 12.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.3.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2; DSC 11/19, sección 6
3	Enmiendas al Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.1</i>	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 11/19, sección 4
4	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; DSC 11/19, sección 6
A.1	Enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.1</i>	2009	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 12/19, sección 3

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 13.

Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC)
(cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.2	Enmiendas al Código ESC <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2008	MSC 78/26, párrafo 24.15.3; DSC 12/19, sección 8
A.3	Ampliación del Código BLU para incluir el grano <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> -	2008	MSC 79/23, párrafo 20.7; DSC 11/19, sección 12
A.4	Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2008	MSC 80/24, párrafo 21.8; DSC 12/19, sección 10
A.5	Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2008	DSC 10/17, párrafo 4.2.3; DSC 12/19, sección 11
A.6	Orientaciones sobre la indumentaria protectora <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2008	MSC 81/25, párrafo 23.8; DSC 11/19, párrafo 16.1.3.1
A.7	Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> - <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 82/24, párrafo 21.11

Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC)
(cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.8	Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.2</i>	2008	MSC 82/24, párrafo 21.12
A.9	Estiba de materias que reaccionan con el agua (en colaboración con el Subcomité FP, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2009	MSC 83/28, párrafo 25.12
A.10	Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.1</i>	2009	DSC 12/19, sección 16; MSC 83/28, párrafo 25.13.1
A.11	Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.2</i>	2009	DSC 12/19, sección 16; MSC 83/28, párrafo 25.13.2
B.1	Examen de las prescripciones de documentación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2009	MSC 84/24, párrafo 22.9
B.2	Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.10

Subcomité de Protección Contra Incendios (Subcomité FP)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 75/24, párrafo 22.18; FP 52/21, sección 15
2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS <i>Principios estratégicos: 1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FP 52/21, sección 12
A.1	Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2009	MSC 74/24, párrafo 21.12; FP 52/21, sección 3
A.2	Examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.1</i>	2009	MSC 80/24, párrafo 21.11; FP 52/21, sección 4
A.3	Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas (coordinado por el Subcomité BLG) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.1</i>	2009	MSC 78/26, párrafo 24.19; FP 52/21, sección 11

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

3 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FP 53.

Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	Medidas para evitar los incendios en las cámaras de máquinas y en las cámaras de bombas de carga <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2009	MSC 79/23, párrafo 20.11; FP 52/21, sección 6
A.5	Pirorresistencia de los conductos de ventilación <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.1</i>	2009	MSC 81/25, párrafo 23.13; MSC 83/28, párrafo 25.22
A.6	Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.1</i>	2010	MSC 82/24, párrafo 21.18; FP 52/21, sección 13; MSC 84/24, párrafo 22.16
A.7	Aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.20; FP 52/21, sección 14
A.8	Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque (en colaboración con el Subcomité BLG, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos:-</i>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.24.2; FP 52/21, párrafo 16.1

Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.9	<p>Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los mecanismos de control de la descarga y los medios de evacuación de los espacios protegidos por sistemas fijos a base de anhídrido carbónico</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i></p>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.24.1; FP 52/21, párrafo 16.1
A.10	<p>Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial (en colaboración con el Subcomité SLF)</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: 5.1.1.2</i></p>	2009	MSC 83/28, párrafo 25.20; FP 52/21, párrafo 18.5
A.11	<p>Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta (en colaboración con el Subcomité DSC, según sea necesario)</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: -</i></p>	2011	MSC 83/28, párrafo 25.21; FP 52/21, párrafo 16.1
A.12	<p>Medios de evacuación desde los espacios de máquinas</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos:-</i></p>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.23; FP 52/21, párrafo 16.1

Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.13	<p>Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación (en colaboración con los subcomités BLG y DE, según sea necesario)</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.4</i></p>	2009	FP 51/19, párrafo 10.8; MSC 83/28, párrafo 9.26; FP 52/21, sección 20
A.14	<p>Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: 5.1.1.1</i></p>	2010	MSC 73/21, párrafo 4.16; MSC 83/28, párrafo 8.7; FP 52/21, sección 19
A.15	<p>Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad (en colaboración con los subcomités DE y SLF, según sea necesario)</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: -</i></p>	2010	MSC 84/24, párrafo 22.15
A.16	<p>Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE)</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i></p>	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.14
B.1	<p>Control del humo y ventilación</p> <p><i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i></p>	dos periodos de sesiones	FP 39/19, sección 9; FP 46/16, sección 4

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78 <i>Principios estratégicos:</i> 2.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.6	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 15/18, sección 4
2	Estadísticas e investigaciones de siniestros <i>Principios estratégicos:</i> 12.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 12.1.2.1 a .2	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 15/18, sección 6
3	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto <i>Principios estratégicos:</i> 5.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.3.1 <i>Resultados previstos:</i> -	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; MSC 80/24, párrafo 21.16; FSI 15/18, sección 7
4	Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento <i>Principios estratégicos:</i> 5.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.3.1 <i>Resultados previstos:</i> -	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 15/18, sección 3
5	Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI <i>Principios estratégicos:</i> 2.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, párrafo 4.3; FSI 15/18, sección 11
6	Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.1.2	Indefinido	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 15/18, sección 12

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 16.

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
7	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FSI 15/18, sección 13
8	Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI <i>Principios estratégicos: 2.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.2.1</i> <i>Resultados previstos: 2.2.1.2</i>	Indefinido	MSC 83/28, párrafo 15.3
A.1	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	2009	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 15/18, párrafo 10.5
A.2	Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22) <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2008	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 10/17, sección 11; MSC 75/24, párrafos 13.11 y 22.25.3; FSI 15/18, sección 14
A.3	Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004 <i>Principios estratégicos: 5.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.3.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2008	MEPC 52/24, párrafo 2.21.2; FSI 15/18, sección 9
A.4	<i>Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción</i> <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	MEPC 53/24, párrafo 9.7; FSI 15/18, sección 5

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.5	Código de conducta durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar (coordinado por el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.2</i>	dos periodos de sesiones	MSC 82/24, párrafo 21.26
A.6	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en la mar <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones*	MSC 84/24, párrafo 22.19
A.7	Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones*	MSC 84/24, párrafos 22.25 y 22.36

* Se encargó al Subcomité que incluyera el punto en el orden del día provisional del FSI 17.

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)		
	.1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.5</i> <i>Resultados previstos: 5.2.5.2</i>	Indefinido	COMSAR 12/15, párrafos 3.1 a 3.7 y 3.23 a 3.30
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)		
	.1 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.5</i> <i>Resultados previstos: 5.2.5.1</i>	Indefinido	COMSAR 12/15, párrafos 3.1 a 3.7 y 3.23 a 3.30
3	Cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.2</i>	Indefinido	COMSAR 12/15, párrafos 4.11 a 4.19 y 4.28 a 4.38
4	Cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio de radiocomunicaciones del UIT-R <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.2</i>	Indefinido	COMSAR 12/15, párrafos 4.1 a 4.10 y 4.22 a 4.27

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 13.

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
5	Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.5</i> <i>Resultados previstos: 5.2.5.4</i>	Indefinido	COMSAR 12/15, sección 5
6	Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM		
	.1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.3.1</i> <i>Resultados previstos: 2.3.1.5</i>	2009	COMSAR 12/15, párrafos 6.1 a 6.15, 6.65 a 6.75 y 6.91 a 6.92
	.2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.3.1</i> <i>Resultados previstos: 2.3.1.1/2.3.1.2</i>	Indefinido	COMSAR 12/15, párrafos 6.16 a 6.59 y 6.76 a 6.90
	.3 revisión del Manual IAMSAR <i>Principios estratégicos: 1.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.3.5</i> <i>Resultados previstos: 1.3.5.2</i>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; COMSAR 12/15, sección 8
7	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 78/26, párrafo 24.8

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.1	Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: -</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2009	MSC 74/24, párrafo 21.25.1; COMSAR 12/15, sección 7
A.2	Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (coordinado por el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: -</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.30
A.3	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	MSC 84/24, párrafos 22.25 y 22.36
A.4	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafos 22.25 y 22.36

Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.1</i>	Indefinido	MSC 72/23, párrafos 10.69 a 10.71, 20.41 y 20.42; NAV 53/22, sección 3
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel:12.1.2</i> <i>Resultados previstos:12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; NAV 53/22, sección 17
3	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel:1.1.2</i> <i>Resultados previstos:1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; NAV 53/22, sección 18
A.1	Sistema mundial de radionavegación (WWRNS) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	2008	MSC 75/24, párrafo 22.37: NAV 53/22, sección 12
	.1 Novedades en el ámbito del SMNS, especialmente el Programa Galileo,	2008	
	.2 Examen y enmienda de la normativa de la OMI para el SMNS (resolución A.915(22))	2008	
	.3 Reconocimiento de los sistemas de radionavegación como componentes del WWRNS (resolución A.953(23))	2008	
A.2	Cuestiones relacionadas con la UIT <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	2009	MSC 69/22, párrafos 5.69 y 5.70; NAV 53/22, sección 9
	.1 Cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R	2008	

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del NAV 54.

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3	Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	2009	MSC 78/26, párrafo 24.30; NAV 53/22, sección 4
A.4	Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes relativas a las especificaciones de color de las luces <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.1</i>	2008	MSC 80/24, párrafo 21.24.1; NAV 53/22, sección 8
A.5	Prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	2008	MSC 81/25, párrafo 23.27; NAV 53/22, sección 6
A.6	Elaboración de una estrategia de navegación electrónica (en colaboración con el Subcomité COMSAR) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	2008	MSC 81/25, párrafos 23.34 a 23.37; NAV 53/22, sección 13
A.7	Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.1</i>	2008	MSC 81/25, párrafos 23.39 y 23.40; NAV 53/22, sección 14

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.8	Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.2</i>	2008	MSC 81/25, párrafo 23.45; NAV 53/22, sección 15
A.9	Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.2</i>	2008	MSC 81/25, párrafo 23.42; NAV 53/22, sección 16
A.10	Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.2</i>	2008	MSC 82/24, párrafo 21.34

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.11	Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.1</i>	2008	MSC 82/24, párrafo 21.35
A.12	Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar (en colaboración con el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.2</i>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.36
A.13	Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA (en colaboración con los subcomités FSI y COMSAR, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.2</i>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.38
A.14	Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.2</i>	2009	MSC 82/24, párrafos 21.39 a 21.40
A.15	Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.2</i>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.41

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.16	Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos (en colaboración con el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:5.2.4.2</i>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.42
A.17	Normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	tres periodos de sesiones	MSC 83/28, párrafo 25.34; MSC 84/24, párrafo 22.44
A.18	Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (en colaboración con el Subcomité COMSAR) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	dos periodos de sesiones	MSC 83/28, párrafo 25.33
A.19	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.40
A.20	Directrices para el examen de las solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la ZEE <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel:5.2.4</i> <i>Resultados previstos:-</i>	dos periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.41

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a.2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; DE 50/27, sección 17
2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; DE 51/28, sección 22
A.1	Enmiendas a la resolución A.744(18) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.1</i>	2009	DE 45/27, párrafos 7.18 y 7.19; DE 51/28, sección 3
A.2	Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas (en colaboración con los subcomités FSI, NAV y STW) <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: 5.1.2.1</i>	2010	MSC 74/24, párrafo 21.34; DE 51/28, sección 8
A.3	Compatibilidad de los dispositivos de salvamento <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: 5.1.2.2</i>	2009	DE 47/15, párrafo 5.3; MSC 78/26; párrafo 24.37.1; DE 51/28, sección 9
A.4	Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas (coordinado por el Subcomité BLG) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.1</i>	dos periodos de sesiones	MSC 78/26, párrafo 24.39; DE 51/28, sección 4

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DE 52.

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.5	Normas de ensayo para la ampliación del intervalo entre servicios de las balsas salvavidas inflables <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: 5.1.2.3</i>	2009	MSC 78/26, párrafo 24.41; DE 51/28, sección 10
A.6	Enmiendas a las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo (en colaboración con el Subcomité SLF, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.2</i>	2010	MSC 79/23, párrafo 8.25; DE 51/28, sección 11
A.7	Revisión del Código de Alarmas e Indicadores (en colaboración con los subcomités pertinentes, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2009	MSC 79/23, párrafo 20.28; DE 51/28, sección 6
A.8	Enmiendas al Código MODU <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2009	MSC 79/23, párrafo 22.51; DE 51/28, sección 7
A.9	Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad (en colaboración con los subcomités COMSAR, NAV y SLF) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.2</i>	2009	MSC 81/25, párrafo 23.45; DE 51/28, sección 13

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.10	Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2009	MSC 81/25, párrafo 23.48.1; DE 51/28, sección 14
A.11	Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: 5.1.1.1</i>	2010	MSC 81/25, párrafo 23.49.1; DE 51/28, sección 16
A.12	Orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de una política coherente para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2009	SLF 49/17, párrafo 3.11; MSC 82/24, párrafo 21.47; DE 51/28, sección 26
A.13	Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento (en colaboración con los subcomités FP y COMSAR, según sea necesario)	2012	MSC 82/24, párrafo 21.49
A.14	Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos (coordinado por el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.2</i>	dos periodos de sesiones	MSC 82/24, párrafo 21.50
A.15	Revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: -</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2009	MSC 82/24, párrafos 21.51 y 23.12; DE 51/28, sección 19

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.16	Elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: -</i> <i>Resultados previstos: -</i>	tres periodos de sesiones	MSC 82/24, párrafos 3.92 y 21.52
A.17	Protección contra los ruidos a bordo de los buques <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: -</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	MSC 83/28, párrafo 25.41
A.18	Comportamiento térmico de los trajes de inmersión <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.48
A.19	Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.49
A.20	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (en colaboración con los subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.50

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.21	Medios alternativos para las prescripciones relativas a la inspección del fondo de los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	un periodo de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.52
B.1	Revisión de la resolución A.760(18) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.2</i>	2010	DE 46/32, párrafo 31.23; DE 51/28, sección 12
B.2	Botes salvavidas de caída libre autozafables <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	un periodo de sesiones	MSC 76/23, párrafos 20.41.3 y 20.48; DE 47/25, párrafo 22.6
B.3	Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NOx a bordo <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: -</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; BLG 10/19, párrafo 12.3; MEPC 55/23, párrafo 19.9
B.4	Normas de rendimiento de los revestimientos protectores <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	dos periodos de sesiones	MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 50/27, sección 4
	.1 aplicación obligatoria de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los espacios vacíos de graneleros y petroleros	dos periodos de sesiones	
	.2 norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los espacios vacíos de todos los tipos de buques	dos periodos de sesiones	

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Análisis de expedientes de siniestros sin avería <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.4; SLF 30/18, párrafos 4.16 y 4.17
2	Análisis de fichas de avería <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.4; SLF 50/19, sección 12
3	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12
A.1	Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS <i>Principios estratégicos: 2.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2008	MSC 69/22, párrafo 20.60.1; SLF 50/19, sección 3
A.2	Seguridad de los buques pesqueros pequeños (en colaboración con los subcomités DE, COMSAR, FP, NAV y STW, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.2</i>	2010	MSC 79/23, párrafos 11.15; y 20.32; SLF 50/19, sección 5; MSC 83/23, párrafo 25.53
A.3	Revisión del Código de Estabilidad sin Avería <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.2</i>	2010	SLF 41/18, párrafo 3.14; SLF 50/19, sección 4

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del SLF 51.

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	Elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques <i>Principios estratégicos: 2.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2008	MSC 81/25, párrafo 23.53; SLF 50/19, sección 6
A.5	Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.2</i>	2008	MSC 81/25, párrafo 23.45; SLF 50/19, sección 7
A.6	Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2009	MSC 81/25, párrafo 23.54; SLF 50/19, sección 8
A.7	Orientaciones sobre el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques nuevos y existentes <i>Principios estratégicos: 2.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2008	SLF 49/17, sección 3; MSC 82/24, párrafo 21.56; SLF 50/19, sección 15

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.8	<p>Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto por su propia propulsión o mediante remolque <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i></p>	2008	MSC 82/24, párrafo 21.57; SLF 50/19, sección 8
A.9	<p>Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, de carga rodada y de categoría especial (en colaboración con el Subcomité FP) <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: 5.1.1.2</i></p>	2009	MSC 83/28, párrafo 25.49
A.10	<p>Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y graneleros (en colaboración con los subcomités DE y STW, según sea necesario y cuando lo solicite el Subcomité SLF) <i>Principios estratégicos: 2.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i></p>	2009	MSC 83/28, párrafos 25.50 a 25.52
A.11	<p>Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i></p>	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.57

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.12	Reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones *	MSC 84/24, párrafo 22.59
A.13	Elaboración de un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993 (en colaboración con los subcomités pertinentes, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones *	MSC 84/24, párrafo 22.62

* Se ha encargado al Subcomité que incluya el punto en el orden del día provisional del SLF 52.

Subcomité de normas de formación y guardia (Subcomité STW)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Validación de los cursos modelo de formación <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	Indefinido	STW 31/17, párrafo 14.4; STW 39/12, sección 3
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 77/26, párrafos 18.10 y 23.40.2; STW 39/12, sección 10
A.1	Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.55.2; STW 39/12, sección 4
A.2	Medidas para incrementar la protección marítima <i>Principios estratégicos: 6</i> <i>Medidas de alto nivel: 6.3.2</i> <i>Resultados previstos: 6.3.2.1</i>	2010	MSC 75/24, párrafos 22.9 y 22.45; STW 38/17, sección 6
A.3	Examen general del Convenio y el Código de Formación <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: 5.2.2.1</i>	2010	STW 37/18, sección 15; MSC 81/25, párrafos 23.57.2, 23.40.2, 23.62 y 23.63; STW 39/12, sección 7
.1	capítulo I del Convenio y el Código de Formación		
.2	capítulo II del Convenio y el Código de Formación		
.3	capítulo III del Convenio y el Código de Formación		
.4	capítulo IV del Convenio y el Código de Formación		
.5	capítulo V del Convenio y el Código de Formación		
.6	capítulo VI del Convenio y el Código de Formación		
.7	capítulo VII del Convenio y el Código de Formación		
.8	capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación		

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 40.

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques (en colaboración con el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: 5.2.2.2</i>	2010	MSC 81/25, párrafos 23.58 a 23.60; STW 39/12, sección 8
A.5	Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	MSC 81/25, párrafo 23.64
A.6	Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones seguridad <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2009	MSC 82/2/4, párrafo 21.23; STW 39/12, sección 5
A.7	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos: 12</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1</i>	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.66
A.8	Prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad (en colaboración con el Subcomité NAV, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 12</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1</i>	2010	MSC 84/24, párrafo 22.68

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
B.1	Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.56; STW 35/19, sección 14
B.2	Aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores y medidas de seguimiento de las resoluciones conexas de la Conferencia <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	STW 34/14, párrafo 11.8
B.3	Elaboración de modelos de procedimiento para ejecutar las medidas de emergencia a bordo <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: 5.2.2.2</i>	dos periodos de sesiones	STW 34/14, párrafo 22.67

ANEXO 22**ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS****Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) – 13º periodo de sesiones***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes
 - 4 Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan
 - 5 Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004
 - 6 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas
 - 7 Análisis de siniestros
 - 8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 9 Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques
 - 10 Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas indicadas en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos
 - 11 Revisión del Código CIG
 - 12 Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural
 - 13 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x
 - 14 Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados a bordo de los buques en la zona del Antártico
 - 15 Programa de trabajo y orden del día del BLG 14
 - 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para los Comités

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

**Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores
(Subcomité DSC) – 13º periodo de sesiones***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
 - .1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
 - .2 enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos
 - 4 Enmiendas al Código Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel
 - 5 Enmiendas al Código ESC
 - 6 Informes y análisis de siniestros y sucesos
 - 7 Ampliación del Código BLU para incluir el grano
 - 8 Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores
 - 9 Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques
 - 10 Orientaciones sobre la indumentaria protectora
 - 11 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera
 - 12 Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga
 - 13 Estiba de materias que reaccionan con el agua
 - 14 Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972
 - 15 Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

**Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores
(Subcomité DSC) – 13º periodo de sesiones (cont.)**

- 16 Examen de las prescripciones de documentación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos
- 17 Programa de trabajo y orden del día del DSC 14
- 18 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
- 19 Otros asuntos
- 20 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

Subcomité de Protección Contra Incendios (Subcomité FP) – 53º periodo de sesiones*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios
 - 4 Examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego
 - 5 Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación
 - 6 Piroresistencia de los conductos de ventilación
 - 7 Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial
 - 8 Aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad
 - 9 Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes
 - 10 Medidas para evitar los incendios en las cámaras de máquinas y en las cámaras de bombas de carga
 - 11 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas
 - 12 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 13 Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco
 - 14 Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque
 - 15 Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los mecanismos de control de la descarga y los medios de evacuación de los espacios protegidos por sistemas fijos a base de anhídrido carbónico
 - 16 Medios de evacuación desde los espacios de máquinas

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

Subcomité de Protección Contra Incendios (Subcomité FP) – 53º periodo de sesiones (cont.)

- 17 Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta
- 18 Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad]
- 19 Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios
- 20 Programa de trabajo y orden del día del FP 54
- 21 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
- 22 Otros asuntos
- 23 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) –
16º periodo de sesiones***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
- 4 Informes obligatorios en virtud del MARPOL
- 5 Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción
- 6 Estadísticas e investigaciones de siniestros
- 7 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
- 8 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
- 9 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar
- 10 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
- 11 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))
- 12 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
- 13 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)
- 14 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
- 15 Programa de trabajo y orden del día del FSI 17
- 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
- 17 Otros asuntos
- 18 Informe para los Comités

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

**Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) –
13º periodo de sesiones***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)
 - .1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM
 - .2 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos
- 4 Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones marítimas tratadas por la UIT
 - .1 cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R
 - .2 cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT
- 5 Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)
- 6 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM
 - .1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento
 - .2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM
- 7 Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas
- 8 Revisión del Manual IAMSAR
- 9 Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo
- 10 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar
- 11 Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 14

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

**Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) –
13º periodo de sesiones (cont.)**

- 12 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
- 13 Otros asuntos
- 14 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) – 54º periodo de sesiones*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas
 - 4 Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente
 - 5 Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo
 - 6 Prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente
 - 7 Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo
 - 8 Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes relativas a las especificaciones de color de las luces
 - 9 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R
 - 10 Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar
 - 11 Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA
 - 12 Sistema mundial de radionavegación (WWRNS)
 - 13 Elaboración de una estrategia de navegación electrónica
 - 14 Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo
 - 15 Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad
 - 16 Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje
 - 17 Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS
 - 18 Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

**Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) – 54º periodo de sesiones
(cont.)**

- 19 Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos
- 20 Análisis de siniestros
- 21 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
- 22 Programa de trabajo y orden del día del NAV 55
- 23 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
- 24 Otros asuntos
- 25 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) – 52º periodo de sesiones*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Enmiendas a la resolución A.744(18)
 - 4 Revisión del Código de Alarmas e Indicadores
 - 5 Enmiendas al Código MODU
 - 6 Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas
 - 7 Compatibilidad de los dispositivos de salvamento
 - 8 Normas de ensayo para la ampliación del intervalo entre servicios de las balsas salvavidas inflables
 - 9 Enmiendas a las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo
 - 10 Revisión de la resolución A.760(18)
 - 11 Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad
 - 12 Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores
 - 13 Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate
 - 14 Revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión
 - 15 Orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de una política coherente para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación
 - 16 Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento
 - 17 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 18 Programa de trabajo y orden del día del DE 53
 - 19 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
 - 20 Otros asuntos
 - 21 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

**Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF)
– 51º periodo de sesiones***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS
 - 4 Revisión del Código de Estabilidad sin Avería
 - 5 Seguridad de los buques pesqueros pequeños
 - 6 Elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques
 - 7 Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad
 - 8 Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo
 - 9 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 10 Orientaciones sobre el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques nuevos y existentes
 - 11 Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto por su propia propulsión o mediante remolque
 - 12 Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, de carga rodada y de categoría especial
 - 13 Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y graneleros
 - 14 Programa de trabajo y orden del día del SLF 52
 - 15 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
 - 16 Otros asuntos
 - 17 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) – 40º periodo de sesiones*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Validación de los cursos modelo de formación
 - 4 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia
 - 5 Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad
 - 6 Análisis de siniestros
 - 7 Examen general del Convenio y el Código de Formación
 - .1 capítulo I del Convenio y el Código de Formación
 - .2 capítulo II del Convenio y el Código de Formación
 - .3 capítulo III del Convenio y el Código de Formación
 - .4 capítulo IV del Convenio y el Código de Formación
 - .5 capítulo V del Convenio y el Código de Formación
 - .6 capítulo VI del Convenio y el Código de Formación
 - .7 capítulo VII del Convenio y el Código de Formación
 - .8 capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación
 - 8 Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques
 - 9 Medidas para incrementar la protección marítima
 - 10 Prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad
 - 11 Programa de trabajo y orden del día del STW 41
 - 12 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
 - 13 Otros asuntos
 - 14 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

ANEXO 23**DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE PANAMÁ**

Sr. Presidente, a la vez que agradecemos la presentación del documento queremos iniciar indicando que no vemos sustentada la necesidad imperante ni la practicabilidad de la propuesta que amerite la inclusión de un nuevo punto de trabajo en la agenda del Subcomité FSI.

Antes de proceder con una propuesta de esta magnitud, consideramos esencial que ciertos aspectos sean claramente definidos.

En especial los aspectos de la competencia y responsabilidad de cada Administración.

Las administraciones marítimas han delegado a las organizaciones reconocidas, el reconocimiento y la emisión de los certificados estatutarios y técnicos, mediante resoluciones debidamente aprobadas, sobre la base de las directrices de IMO y de su legislación.

Lo que no se puede delegar por ningún motivo es la responsabilidad final, que cada Administración tiene y que es la responsabilidad de supervisar lo delegado.

Es potestad y responsabilidad de cada Administración verificar que lo delegado se haga de acuerdo a la ley.

La OMI ya ha adoptado e implementado que dicha supervisión a las OR se haga de manera efectiva, como lo son la ResA.789, A.739, A.973, aunado a las leyes marítimas aprobadas por cada país y hasta el último año el desarrollo del Plan de Auditorías Voluntarias de los Estados Miembros, del cual sus resultados se están evaluando.

Este tipo de iniciativas, ¿qué valor agregado le dará a todo lo anteriormente trabajado? Hay que darle la oportunidad a que el Plan de Auditorías voluntarias de los resultados de las metas asignadas y esperadas.

Pero entrando al documento queremos anotar que el mismo no refleja el fundamento o razón, en lo tratado en los párrafos 4.1 y 4.2, de la propuesta, ya que introduce en el concepto y finalidad del Código, argumentos que ya están taxativamente regulados en los instrumentos citados arriba.

En el punto 5.3, el asignar otro personal cualificado y que será idóneo e independiente, podría traer como consecuencias que este Código vaya en contradicción con lo regulado por la Administración sobre este tema, es decir, ya existen auditores que cumplen con el perfil para auditar la actividad relacionada con la delegación. Nuestra Administración ya tiene regulado las auditorías a la OR y es únicamente la Administración la que lo hace.

Consideramos que los párrafos 9.2 a 9.4 cuestionan los mecanismos actuales utilizados por las administraciones así como la transparencia e independencias de las mismas, la reducción de la carga para las administraciones así como la transparencia e independencia de las mismas, la reducción de la carga para las Administraciones debe ser analizada en función de las Administraciones y su decisión de ejercer sus deberes y responsabilidades para con sus organizaciones reconocidas, como una obligación ineludible, y en particular cuestiona el Plan Voluntario de Auditorías de la OMI, su eficacia y no brinda la oportunidad a que se obtenga la experiencia necesaria de un plan que tiene poco tiempo de haberse puesto en práctica.

El párrafo 13 nuevamente hace referencia a su uso en el proceso normativo de la OMI, cuando la realidad es que sólo influye a la constante práctica de Miembros de la Organización de regular lo ya regulado si tomamos en cuenta lo que el mismo documento menciona en el párrafo 3, y Panamá sigue insistiendo que debemos enfocar nuestros esfuerzos en la ratificación de instrumentos existentes.

Señor Presidente, por lo antes mencionado consideramos que la propuesta no debe ser aceptada hasta que los aspectos que hemos resaltado hayan sido aclarados y evaluados, en particular aquellos de índole política y jurisdiccional.

Reiteramos la importancia de que los esfuerzos de este Comité deban estar concentrados en el desarrollo e implementación de los instrumentos ya existentes.
